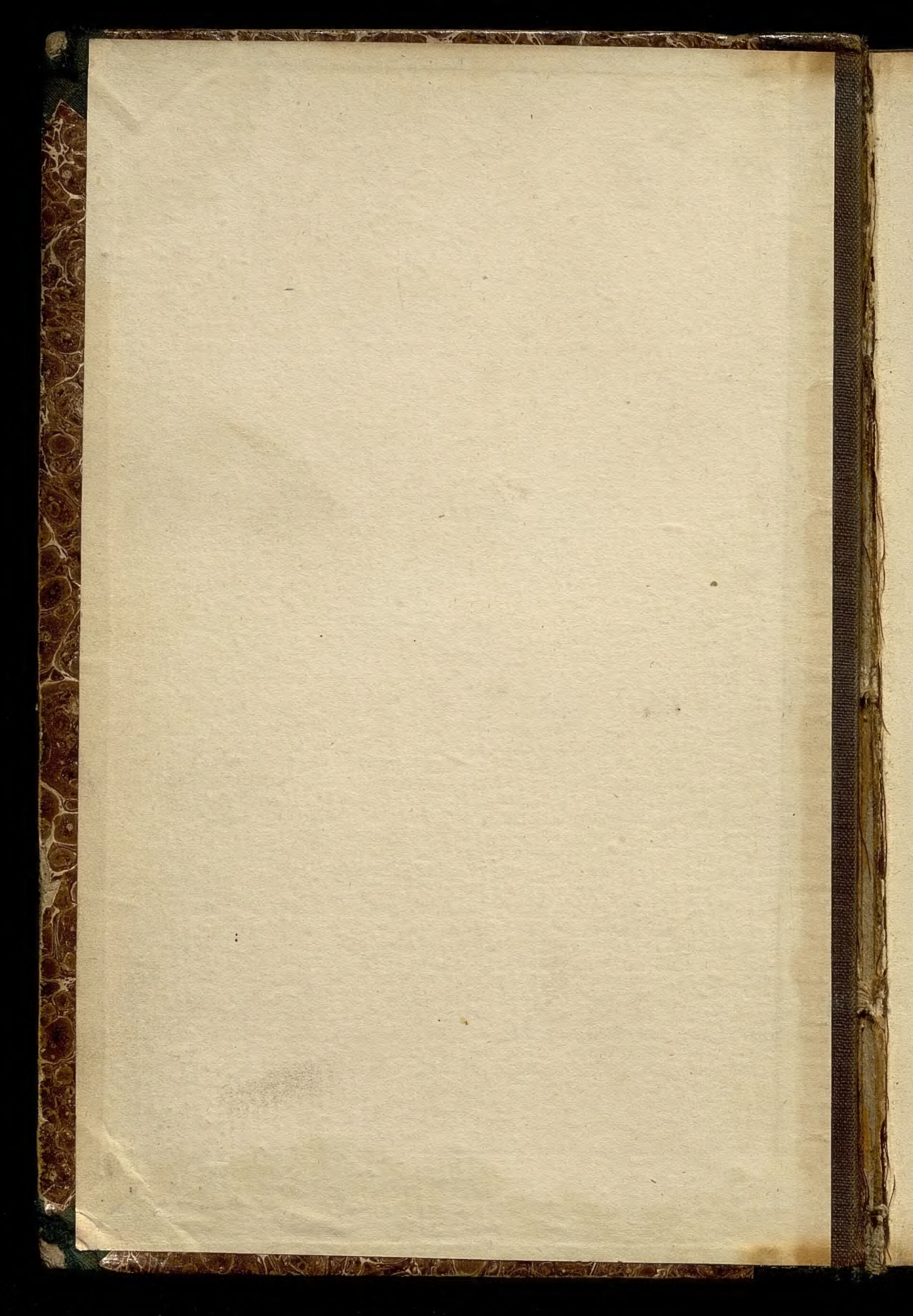
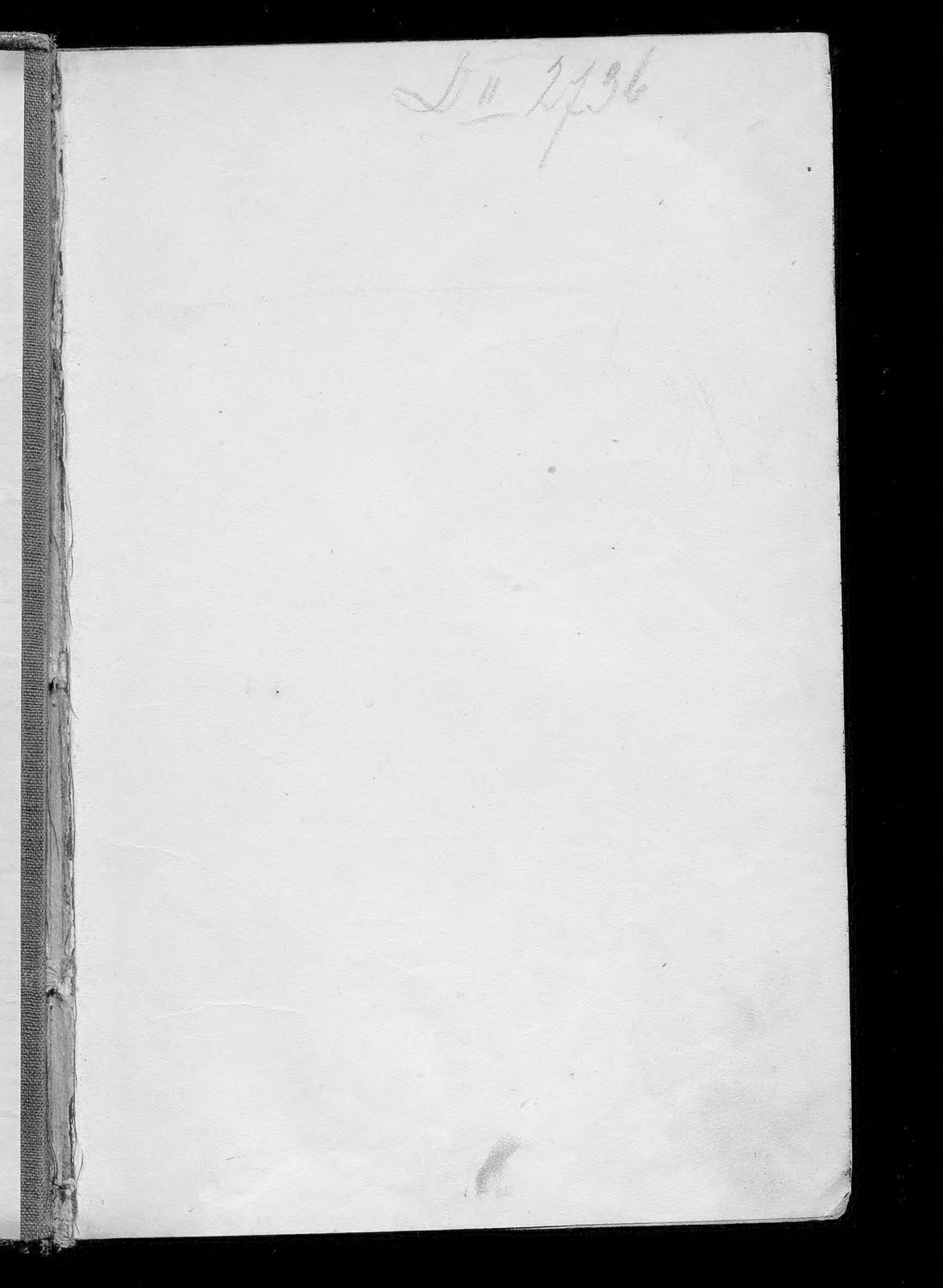
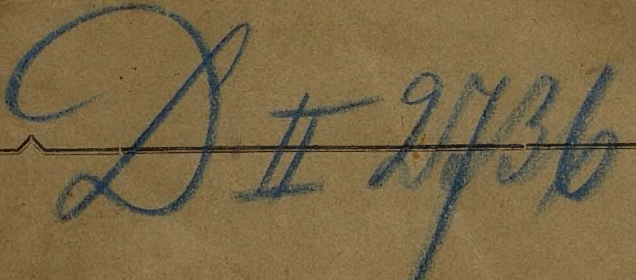










ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО.

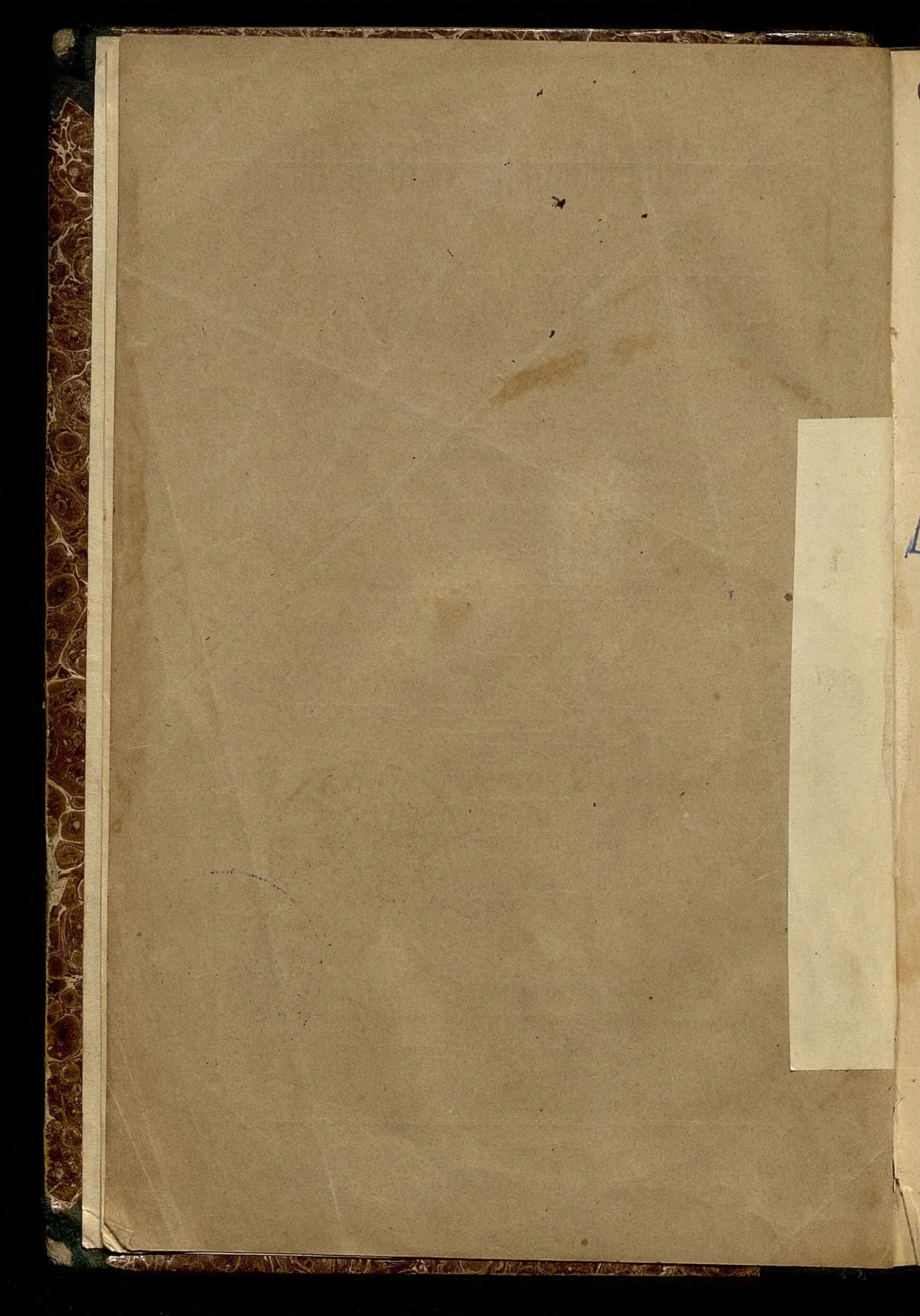
ТОМЪ II.

УСЛОВІЯ, ОПРЕДѢЛЯЮЩІЯ ДВИЖЕНІЕ И СБОРЫ
НА
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ И ЕГО ФАКТОРЫ. — КОЛИЧЕСТВО ТОВАРНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

Сочиненіе
А. Чупрова.

МОСКВА.
Типографія А. И. Мамонтова и К°, Леонтьевскій пер., № 5.
1878.



Юлiю Эдуардовичу Янсон въ знакъ искренняго уваженiя отъ А. Чупрова 18 VIII/7 78

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО.

ТОМЪ II.

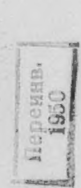
УСЛОВІЯ, ОПРЕДѢЛЯЮЩІЯ ДВИЖЕНІЕ И СБОРЫ НА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.



ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ И ЕГО ФАКТОРЫ. — КОЛИЧЕСТВО ТОВАРНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

Сочиненіе

А. Чупрова.



МОСКВА.
Типографія А. И. Мамонтова и К°, Леонтьевскій пер., № 5.
1878.

Дозволено цензурою. Москва, 5 августа 1878 года.

Настоящій трудъ представляетъ собою опытъ изслѣдованія условій спроса на услуги желѣзнодорожныхъ предпріятій, или, что тоже, —причинъ, опредѣляющихъ движеніе и сборы на желѣзныхъ дорогахъ. Разработку этого предмета мы считаемъ основною задачей желѣзнодорожной экономіи. Въ предшествующемъ нашемъ сочиненіи *) было доказано, что въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, вслѣдствіе ихъ техническихъ и экономическихъ особенностей, издержки производства находятся въ непосредственной зависимости отъ условій спроса. Эти же условія имѣютъ рѣшающее значеніе для выбора направленія и системы постройки желѣзныхъ дорогъ, равно какъ для выработки правильныхъ тарифовъ.

Несмотря на теоретическую и практическую важность вопроса, посильному рѣшенію котораго посвящена наша книга, онъ до сихъ поръ оставался не разработаннымъ въ спеціальной литературѣ. Ни въ одномъ изъ многочисленныхъ трудовъ по части желѣзныхъ дорогъ намъ не удалось встрѣтить цѣльнаго изложенія не только всей совокупности условій, опредѣляющихъ различныя стороны желѣзнодорожнаго движенія, но даже какого-либо изъ крупныхъ ихъ отдѣловъ. Все, что даютъ лучшія изъ спеціальныхъ сочиненій, — это отрывочныя и разбросанныя замѣчанія,

---

*) Желѣзнодорожное хозяйство. Его экономическія особенности и его отношенія къ интересамъ страны. Москва, 1875 г.

которыми мы и воспользовались тамъ, гдѣ они оказались пригодными. Затѣмъ, для большей части работы мы не встрѣтили почти никакого подспорья въ предшествующей литературѣ. Мы должны были сами и произвести выборку и обработку первоначальнаго матеріала, и установить систему изложенія, и отыскать бóльшую часть объясненій для наблюденныхъ фактовъ.

Главнымъ матеріаломъ для настоящаго сочиненія послужили отчеты желѣзныхъ дорогъ. Правда, въ Россіи и за границей существуютъ статистическія изданія, въ которыхъ сведены вмѣстѣ и подвергнуты первоначальной обработкѣ важнѣйшіе факты желѣзнодорожныхъ отчетовъ; но всѣ подобныя изданія обыкновенно содержатъ въ себѣ данныя слишкомъ общаго характера, которыми оказалось невозможнымъ ограничиться при рѣшеніи поставленной нами задачи. Потому въ большинствѣ случаевъ намъ пришлось самимъ выбирать и классифицировать необходимые факты изъ отчетовъ. Нѣкоторые изъ отчетовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ (напримѣръ, Рязанско-Козловской, Московско-Нижегородской и Московско-Ярославской) не оставляютъ почти ничего желать по обилію и разумному выбору публикуемыхъ въ нихъ данныхъ; но отсутствіе однообразія въ программахъ отчетовъ различныхъ линій въ высшей степени затрудняло обобщеніе этихъ данныхъ и лишило нѣкоторые отдѣлы нашей статистической работы желаемой полноты.—Впрочемъ, не одна выборка матеріала создавала трудности для нашей работы. Явленія, съ которыми мы имѣли дѣло, настолько разнообразны и разнохарактерны, что намъ пришлось истратить не мало времени и умственныхъ усилій, прежде нежели мы напали на ту систе-

му ихъ группировки, которая проведена въ настоящемъ сочиненіи. Мы надѣемся, что читатели примутъ въ уваженіе указанныя трудности, и извинятъ, въ виду ихъ, тѣ недосмотры, какіе окажутся въ нашей работѣ.

Пріемъ, который мы примѣнили къ изслѣдованію условій желѣзнодорожнаго движенія, можно назвать методомъ сравнительно-статистическаго анализа. Онъ заключается съ одной стороны въ сопоставленіи между собою сходныхъ фактовъ, наблюденныхъ въ большихъ массахъ въ различныхъ мѣстахъ и въ разные моменты времени, а съ другой стороны въ разложеніи сложныхъ явленій на простѣйшіе элементы. Мы прежде всего сводимъ всѣ различія и перемѣны въ общихъ цифрахъ валоваго дохода къ четыремъ факторамъ: количеству грузовъ, длинѣ ихъ пробѣга, роду грузовъ, и величинѣ провозной платы. Затѣмъ мы переходимъ къ изученію условій, дѣйствующихъ на каждый изъ указанныхъ факторовъ въ отдѣльности. Въ настоящемъ выпускѣ разсмотрѣнъ только одинъ изъ факторовъ, именно—количество грузовъ, и то лишь въ примѣненіи къ товарной перевозкѣ. Но нужно замѣтить, что разсмотрѣнный факторъ оказываетъ наибольшее вліяніе на судьбу желѣзнодорожныхъ предпріятій, и вслѣдствіе разнообразія и сложности опредѣляющихъ его условій, представляетъ болѣе значительныя трудности для изслѣдованія, нежели всѣ прочіе.

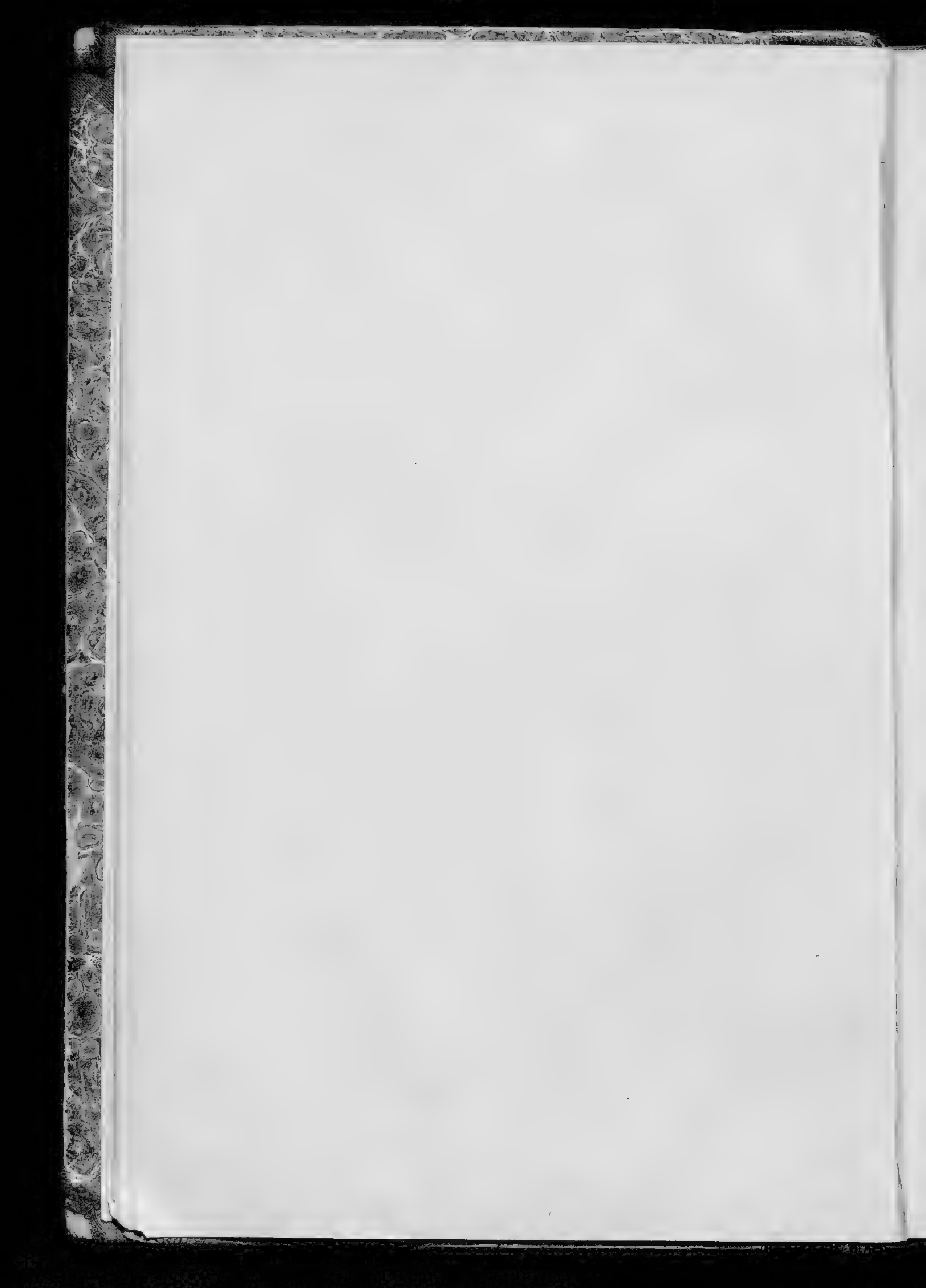
Нѣтъ сомнѣнія, что причинъ, отъ которыхъ зависитъ размѣръ товарнаго движенія, нужно искать въ экономическихъ особенностяхъ мѣстностей, примыкающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Но чтобы сопоставить съ этими особенностями валовыя цифры товарной пе-

ревозки потребовалось подвергнуть послѣднія цѣлому ряду предварительныхъ операцій. Мы прежде всего распредѣлили общія цифры товарныхъ грузовъ по направленіямъ перевозки, что дало возможность охарактеризовать свойства и опредѣлить взаимное отношеніе товарныхъ токовъ, образуемыхъ въ каждой странѣ движеніемъ обмѣна. Затѣмъ, въ каждомъ направленіи перевозки мы отдѣлили грузы, отправляемые и получаемые собственными станціями каждой дороги, отъ проходящихъ по ней транзитомъ. Однако, въ числѣ грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ собственными станціями желѣзныхъ дорогъ, оказались такіе, которые не имѣютъ никакой связи съ производствомъ и потребленіемъ въ мѣстныхъ районахъ перевозящихъ ихъ линій. Таковы грузы, вызываемые къ перевозкѣ портами, пограничными и прирѣчными пунктами. Мы выдѣлили всѣ эти категоріи грузовъ изъ общей суммы отправленныхъ и полученныхъ товаровъ, и подвергли каждую изъ нихъ особому изслѣдованію, при которомъ обратили преимущественное вниманіе на условія конкурренціи желѣзныхъ дорогъ между собой и съ другими путями. За вычетомъ транзитныхъ, пограничныхъ и прирѣчныхъ грузовъ изъ общихъ цифръ товарной перевозки, у насъ получился остатокъ, прямо выражающій собою или производительные избытки или потребительные запасы мѣстностей, прорѣзываемыхъ рельсовыми путями. Чтобы выяснить условія, опредѣляющія размѣръ мѣстнаго товарнаго движенія, намъ оставалось сопоставить этотъ остатокъ грузовъ съ особенностями желѣзнодорожныхъ районовъ. Мы остановились только на четырехъ важнѣйшихъ признакахъ желѣзнодорожныхъ районовъ, именно: на величинѣ рай-

она, густотѣ населенія въ его предѣлахъ, отношеніи городскаго населенія къ сельскому и, наконецъ, промышленномъ характерѣ района; но и этихъ признаковъ оказалось достаточно для того, чтобы объяснить большую часть разницъ, замѣчаемыхъ въ количествѣ мѣстныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Въ слѣдующемъ томѣ будутъ разсмотрѣны остальные факторы товарнаго движенія, равно какъ условія пассажирской перевозки. Заключеніемъ нашего труда будетъ попытка примѣнить полученные результаты къ вопросамъ хозяйственной организаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій, именно: къ выбору направленія желѣзныхъ дорогъ, системы ихъ постройки, размѣра предпріятій и, наконецъ, къ тарифной политикѣ.

Считаемъ долгомъ засвидѣтельствовать искреннюю нашу признательность дѣлопроизводителю правленія Рязанско-Козловской желѣзной дороги Н. М. Городецкому, который предоставилъ въ наше распоряженіе большую часть желѣзнодорожныхъ отчетовъ, послужившихъ основнымъ матеріаломъ для настоящаго сочиненія.



ГЛАВА I.

ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ И ЕГО ИЗМѢНЕНІЯ.

Значеніе валоваго дохода для измѣренія спроса на услуги желѣзныхъ дорогъ.—Низкая оцѣнка доходности желѣзныхъ дорогъ въ первое время по ихъ появленіи. — Ростъ валоваго дохода въ разныхъ странахъ Европы и вызванные имъ преувеличенные разсчеты.—Неравномѣрность движенія сборовъ въ разные періоды существованія желѣзныхъ дорогъ и наблюдаемыя при этомъ явленія.—Источники валоваго дохода: перевозка пассажировъ и товаровъ; перемѣны въ взаимномъ отношеніи сборовъ, получаемыхъ изъ этихъ двухъ источниковъ.

Существующая въ извѣстномъ районѣ потребность въ передвиженіи людей и товаровъ, въ каждую данную эпоху, при данныхъ хозяйственныхъ условіяхъ, имѣетъ опредѣленный размѣръ. Этотъ размѣръ составляетъ сложный результатъ множества разныхъ причинъ, которыя и составляютъ предметъ нашего изслѣдованія. Но прежде анализа причинъ, дѣйствующихъ на различныя отдѣльныя стороны общественной потребности въ перемѣщеніи, для насъ важно прослѣдить нѣкоторыя общія условія, отъ которыхъ зависитъ величина и колебанія этой потребности въ ея цѣломъ. Удобнымъ путемъ къ тому можетъ послужить изученіе данныхъ о валовомъ доходѣ на желѣзныхъ дорогахъ. Дѣйствительно, валовой доходъ есть сумма, которую выплачиваетъ общество за удовлетвореніе своей потребности въ перевозкѣ; поэтому величина его въ разное время и въ разныхъ мѣстахъ представляетъ довольно точное денежное выраженіе относительнаго размѣра самой этой потребности. Съ другой стороны, цифры валоваго

сбора служатъ единственнымъ средствомъ для соизмѣренія и сравнительной оцѣнки различныхъ сторонъ и условій спроса на услуги желѣзныхъ дорогъ. Перевозка пассажировъ, передвиженіе товаровъ, разстояніе, на которое перемѣщаются тѣ и другіе, направленіе перевозки,—всѣ эти явленія, характеризующія собою пользованіе желѣзными дорогами, имѣютъ каждое свой особый способъ выраженія, свою отдѣльную единицу мѣры, не допускающіе непосредственнаго сравненія. Такъ какъ, однако, указанныя явленія непремѣнно отражаются на валовомъ сборѣ, то этотъ послѣдній и можетъ служить общимъ ихъ соизмѣрителемъ. Вотъ основанія, по которымъ мы признали цѣлесообразнымъ начать изслѣдованіе условій спроса на услуги желѣзныхъ дорогъ съ исторіи валоваго дохода.

При первомъ взглядѣ на сборы желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ и въ разныя времена, мы видимъ передъ собою пестрый рядъ цифръ, постоянно колеблющихся, то возрастающихъ, то понижающихся. Чтобы представить эти цифры въ болѣе удобномъ для сравненія видѣ, мы приводимъ сборы желѣзныхъ дорогъ къ единицѣ ихъ протяженія, узнаемъ поверстный, помильный, километрическій доходъ, подобно тому, какъ для оцѣнки плотности населенія, численный составъ послѣдняго приводится къ единицѣ пространства. При помощи этого пріема, въ движеніи желѣзнодорожныхъ сборовъ разныхъ странъ, несмотря на все разнообразіе вызывающихъ и сопровождающихъ его частныхъ условій, замѣчаются нѣкоторыя общія черты, которыя мы и укажемъ въ послѣдующемъ изложеніи.

Страны, въ которыхъ появились первыя желѣзныя дороги, Англія и Франція, еще до открытія рельсовыхъ путей имѣли развитую систему путей сообщенія, привлекавшихъ къ себѣ обширное движеніе. Современники первыхъ дорогъ, которые не могли предвидѣть преобразованій, совершившихся впослѣдствіи подъ вліяніемъ рельсовыхъ путей, естественно отправлялись въ своихъ вычисленіяхъ будущаго движенія и

дохода на предположенныхъ линіяхъ отъ тѣхъ данныхъ, какія имѣлись подъ руками относительно существовавшихъ въ ихъ время путей. Такъ, разсчетъ доходности первой желѣзной дороги міра, открытой для пассажирской перевозки, Манчестерско-Ливерпульской, былъ произведенъ на основаніи свѣдѣній о передвиженіи пассажировъ между этими двумя городами, которое по точному парламентскому изслѣдованію оказалось въ 480 человѣкъ въ день или около 115,000 человѣкъ въ годъ. Примѣнительно къ существовавшей въ то время платѣ за перевозку, доходъ былъ разсчитанъ около 250,000 франковъ въ годъ. Между тѣмъ оказалось, что въ первый же годъ эксплуатаціи доходъ достигъ 2,545,000 фр. [1]). Когда во Франціи строили линію отъ Парижа на востокъ до Страсбурга, то высчитывали весь доходъ не болѣе, какъ въ 18,000 фр. на километръ, а между тѣмъ уже въ 1853 г. сборъ дошелъ до 45,000 фр. [2]). Даже въ позднѣйшихъ проэктахъ, вызванныхъ успѣхами первыхъ дорогъ, мы видимъ разсчеты, хотя и болѣе смѣлые, но все-таки стоящіе далеко ниже дѣйствительности. Такъ, въ Германіи, которая принялась за постройку дорогъ уже послѣ опыта Англіи и Франціи, извѣстный Листъ, изучившій на мѣстѣ подробности эксплуатаціи дорогъ въ Англіи и Америкѣ,—человѣкъ, поставившій цѣлью своей жизни пропаганду рельсовыхъ путей,—вычислялъ доходы первой изъ крупныхъ дорогъ Германіи, Лейпцигско-Дрезденской, въ 295,750 талеровъ, между тѣмъ какъ дѣйствительные доходы въ первый же годъ по открытіи достигли 460,200 талер. [3]).—Подобнаго же характера мнѣнія относительно вѣроятныхъ размѣровъ движенія существовали при постройкѣ первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Въ нашихъ рукахъ находится книга Паркиза Атрѣшкова «объ устроеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи», относящаяся къ 1835 году; она представляетъ собою образецъ мнѣній, существовавшихъ въ обществѣ отно-

[1]) *Audiganne*. Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans. Paris, 1858, I. 92.

[2]) *Jacqmin*. De l'exploitation des chemins de fer. Paris, 1867. II. 22.

[3]) Leipzig-Dresdener Eisenbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens. Leipzig. 1864.

сительно доходности Николаевской дороги, постройка которой занимала въ то время умы. Самые ревностные поборники дороги не простирали своихъ ожиданій далѣе 11—12 мил. пудовъ товаровъ и 120 тыс. человѣкъ пассажировъ, съ которыхъ должно было, по ихъ мнѣнію, получиться доходовъ до 15 мил. руб. ассигнаціями; но г. Атрѣшковъ посвятилъ цѣлую книгу доказательствамъ преувеличенности этого разсчета. Изъ разбора фактовъ существовавшаго тогда движенія, авторъ выводилъ, что самое большее, на что можетъ разсчитывать дорога, есть 7 тыс. пудовъ товаровъ и не болѣе 8 тыс. человѣкъ пассажировъ въ годъ, все вмѣстѣ съ доходомъ не болѣе 5,650 тыс. руб. (стр. 60).

Ошибка первыхъ проэктовъ происходила отъ того, что путемъ опыта не было еще установлено никакихъ точекъ опоры для оцѣнки перемѣнъ въ общественныхъ сношеніяхъ, вызываемыхъ улучшеніемъ путей. Между тѣмъ эти перемѣны должны были наступить неизбѣжно. Извѣстны тѣ трудности, съ которыми было сопряжено перемѣщеніе при прежнихъ путяхъ даже въ самыхъ передовыхъ странахъ. Когда пассажиры должны или платить высокія цѣны въ почтовыхъ экипажахъ, или же медленно тянуться на долгихъ, когда товары по цѣлымъ мѣсяцамъ застаиваются на рѣкахъ или каналахъ, то можно ли считать движеніе, осуществляемое при такихъ способахъ перевозки, нормальнымъ предѣломъ? Понятно, что при первомъ улучшеніи путей находитъ себѣ исходъ потребность, которая прежде оставалась неудовлетворенною, создается движеніе, находившееся до тѣхъ поръ въ скрытомъ состояніи. Прямымъ послѣдствіемъ возрастающаго передвиженія является приращеніе валоваго дохода на сооруженныхъ рельсовыхъ путяхъ. Этотъ ростъ доходовъ есть фактъ, наблюдаемый повсюду. Во Франціи въ 1841 году доходъ съ километра построенныхъ тогда дорогъ простирался до 25,997 франк.; черезъ 10 лѣтъ доходъ составлялъ уже 32,680 фр., а въ 1861 году 49,224 фр. [4]). Въ Бельгіи, относительно которой мы

[4]) *M. Block*. Statistique de la France 2-me édit. Paris, 1875. T. II, 342—343.

имѣемъ цифры за 30 лѣтъ, мы видимъ подобное же явленіе. Средній доходъ ея дорогъ въ 1835 году былъ 19,213 фр., въ 1845—22,146, въ 1855—51,160 фр. на килом. [5]). Для Пруссіи у насъ есть данныя съ 1844 года. Доходы ея сѣти были: въ 1844 — 4,104 талера, въ 1854 — 6,356 тал., въ 1864 — 9.369, въ 1874—12,077 талер. на километръ [6]). То же явленіе мы видимъ въ Англіи. Ея номинальные доходы съ 1,957 ф. стерл. въ 1849 году дошли до 2,574 въ 1859 и до 2,901 въ 1869 году.—Относительно Россіи, сѣть которой еще слишкомъ молода, мы не можемъ представить свѣдѣній за столь продолжительный рядъ лѣтъ; притомъ за послѣдніе годы цифры движенія доходовъ, вслѣдствіе быстраго расширенія сѣти, не имѣютъ той правильности, какую мы наблюдаемъ въ странахъ, ранѣе построившихъ главныя желѣзныя дороги. Но и у насъ въ тѣ годы, когда сооруженіе новыхъ линій, обыкновенно доставляющихъ въ первое время по открытіи лишь ничтожный сборъ, не парализовало въ поверстномъ выводѣ доходности старыхъ дорогъ, замѣчается постоянное возрастаніе сборовъ. Такъ, въ пятилѣтіе съ 1863 до 1868 года движеніе доходовъ на русской сѣти шло слѣдующимъ образомъ [7]):

	Длина вновь открытыхъ дорогъ.	Поверстный доходъ.
1863 г.	66 вер.	7,244 руб.
1864 »	91 »	7,374 »
1865 »	220 »	8,586 »
1866 »	670 »	7.587 »
1867 »	440 »	9,104 »

---

[5]) Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen für 1874. Berlin, 1875. 25.

[6]) *F. Loisel.* Annuaire spécial des chemins de fer belges (période 1835—1865). Bruxelles, 1867, p. 181.

[7]) Данныя о длинѣ взяты изъ изданія „Общія свѣдѣнія и выводы относительно главныхъ результатовъ эксплуатаціи сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1874 г.“ Спб. 1876, а свѣденія о поверстномъ доходѣ изъ источниковъ, указанныхъ въ примѣчаніи 9, на стр. 7.

Въ пятилѣтіе, начинающееся 1868 годомъ, необычайно быстрое расширеніе сѣти отозвалось на пониженіи средняго поверстнаго дохода.

Длина вновь открытыхъ дорогъ.	Поверстный доходъ.
1868 г. 1,776 вер.	9,784 руб.
1869 » 1,186 »	9,741 »
1870 » 2,441 »	8,909 »
1871 » 2,625 »	8,497 »
1872 » 512 »	7,786 »

Но стоило нѣсколько замедлиться росту сѣти и въ послѣдніе годы мы снова замѣчаемъ приращеніе валовыхъ доходовъ. Въ 1873 году поверстный доходъ русской сѣти простирался до 8,647 руб., въ 1874 до 8,867 руб.

Уже представленныя данныя несомнѣнно указываютъ на существованіе общей всѣмъ странамъ тенденціи желѣзнодорожныхъ сборовъ къ увеличенію. Но при разсмотрѣніи цѣлой обширной сѣти это явленіе не выступаетъ съ такою яркостью, какъ на отдѣльныхъ линіяхъ, ибо въ среднемъ выводѣ поверстнаго дохода для всей сѣти постепенное открытіе второстепенныхъ малодоходныхъ линій парализуетъ возрастаніе сборовъ главныхъ дорогъ, что мы и видѣли на примѣрѣ Россіи. Чтобы изучить, какъ идетъ увеличеніе сборовъ, выражающее собою дѣйствительный ростъ пользованія дорогой, мы представимъ нѣсколько примѣровъ изъ исторіи отдѣльныхъ линій.—Тогда какъ на всей сѣти Франціи съ 1859 по 1868 г. [8]) включительно поверстный доходъ упалъ съ 43,908 фр. до 41,938 фр., доходъ такъ называемой старой сѣти поднялся за то же время съ 50,241 до 63,324 фр. на километръ. Если же взять данныя отдѣльныхъ компаній, то приращеніе выходитъ еще большее. Такъ въ компаніи Est доходъ поднялся съ 44,835 до 62,882 фр., Midi съ 25,519 до 45,449 фр.—Изъ русскихъ дорогъ на двухъ старѣйшихъ развитіе валоваго дохода шло слѣдующимъ образомъ: Николаевская дорога дала

[8]) Данныя за 1859 г. изъ Jacqmin II, 20; за 1868 г. изъ изданія A. *Chaix*. Annuaire officiel de chemins de fer. 1869. 55.

на версту въ 1852 году — 6,515 руб., черезъ 5 лѣтъ, въ 1857—13,447 р., въ 1862—14,736 р., въ 1867 —23,818 р., въ 1872 — 27,795 р., въ 1874 — 33,832 р. Царскосельская: въ 1840 году—8,861 руб., 1845—10,291 р., 1850—11,954 р., 1855 — 10,646 р., 1860 — 14,850 р., 1865— 14,122 р., 1870—19,027 р., 1874—20,196 р. Вотъ данныя о движеніи дохода на нѣсколькихъ другихъ старѣйшихъ русскихъ дорогахъ.

Движеніе поверстнаго валоваго дохода на старѣйшихъ русскихъ дорогахъ [9]).

Годъ эксплуатаціи.	Петербургско-Варшавская.	Московско-Нижегородская.	Риго-Динабургская.	Волго-Донская	Московско-Рязанская.	Московско-Ярославская.	Динабургско-Витебская.	Рязанско-Козловская.
1861	3,707	6,096	—	—	—	—	—	—
1862	4,447	7,523	2,642	2,073	—	—	—	—
1863	4,871	7,854	3,384	2,060	5,606	5,561	—	—
1864	4,953	8,676	3,947	3,243	5,738	5,934	—	—
1865	5,165	9,762	4,397	2,039	7,262	7,479	—	—
1866	5,091	11,071	4,193	3,055	11,435	8,475	1,576	—
1867	5,811	11,849	5,566	4,594	15,154	9,163	3,684	9,850
1868	6,866	14,565	6,072	5,808	20,421	10,878	4,162	15,560
1869	7,053	16,016	7,445	7,063	23,111	11,780	6,519	17,896
1870	8,188	14,703	9,818	7,833	19,951	6,797	7,930	15,371
1871	7,550	15,762	10,853	8,066	19,136	7,632	9,013	17,743
1872	7,344	16,404	7,638	7,165	20,849	8,619	7,840	19,649
1873	7,552	16,215	10,279	6,962	23,241	8,606	10,279	21,698
1874	8,167	17,338	11,712	7,104	25,709	9,097	11,648	25,354
1875	8,243	18,706	9,980	5,898	25,639	9,410	9,006	24,877

[9]) Свѣдѣнія о поверстномъ сборѣ взяты: за время до 1867 года изъ „Сборника свѣд. о желѣзн. дор. Россіи“, изд. департ. жел. дор. 1867; за 1867—1869 изъ того же изданія 1868 — 1869 г.; за 1870—1872 изъ того же изданія 1870 — 1872; за 1873 г. изъ изданія Фонъ-Дервиза „Сборникъ статистич. свѣд. по эксплуатаціи 43-хъ русскихъ жел. дорогъ за 1873 г.“; за 1874 годъ изъ изданія „Общія свѣдѣнія и выводы относительно эксплуатаціи сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1874 г.“ за 1875 годъ изъ того же изданія за этотъ годъ.—Въ тѣ годы, когда протяженіе дорогъ измѣнялось, для вычисленія поверстнаго сбора взята средняя эксплуатаціонная длина въ теченіе цѣлаго года. Такъ, если въ данный годъ линія въ 100 верстъ эксплуатировалась только въ теченіе 6 мѣсяцевъ, то она принималась за 50 верстъ.

Годъ эксплуатаціи.	Московско-Курская.	Ряжско-Моршанская.	Орловско-Витебская.	Орловско-Грязская.	Шуйско-Ивановская.	Курско-Кіевская.	Козловско-Воронежская.
1867	5,021	—	—	—	—	—	—
1868	9,111	4,458	1,957	2,448	3,259	2,680	4,45[illegible]
1869	11,701	5,282	5,354	3,091	4,170	4,881	5,563
1870	16,451	3,977	6,948	3,408	3,892	6,270	4,566
1871	15,903	3,529	8,518	4,752	2,874	7,313	5,434
1872	15,887	3,549	6,693	4,971	2,964	7,831	6,545
1873	16,888	4,510	9,663	6,122	3,370	8,664	6,873
1874	17,620	5,041	10,489	7,571	3,787	9,172	—
1875	16,479	6,811	8,592	6,575	4,698	8,436	—

Годъ эксплуатаціи.	Курско-Харьковско-Азовская.	Грязе-Царицынская.	Козловско-Тамбовская.	Рыбинско-Бологовская.	Харьково-Николаевская.	Московско-Брестская.	Тамбовско-Саратовская.
1869	4,409	—	—	—	—	—	—
1870	5,524	2,929	3,381	3,496	2,988	2,621	—
1871	7,034	2,021	4,943	6,081	3,770	4,132	2,634
1872	7,159	2,626	7,165	6,502	5,639	3,660	4,002
1873	7,557	3,400	8,874	7,845	6,185	4,864	5,024
1874	8,620	4,323	9,867	10,989	6,167	5,716	5,303
1875	8,898	4,554	10,339	11,045	5,789	5,408	5,541

Изъ приведенной таблицы видно, что почти на всѣхъ русскихъ линіяхъ съ теченіемъ времени произошло большее или меньшее возрастаніе поверстнаго дохода. Если сравнивать продолжительные періоды, напримѣръ пятилѣтія, то приращеніе оказывается на всѣхъ безъ исключенія дорогахъ. При сравненіи же годовъ, слѣдующихъ одинъ за другимъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ мы замѣчаемъ уменьшеніе поверстнаго сбора. Помимо временныхъ колебаній въ движеніи, убыль дохода, особенно если она достигаетъ значительныхъ размѣровъ, объясняется открытіемъ новыхъ участковъ, которые, принося на первый годъ лишь малый сборъ, понижаютъ средній выводъ для цѣлой линіи. Такъ, крупное уменьшеніе поверстнаго дохода на Московско-Рязанской дорогѣ, начиная съ 1870

года, составляетъ прямое слѣдствіе постройки вѣтвей Егорьевской и Зарайской, которыя до сихъ поръ приносятъ незначительный сборъ сравнительно съ главною линіею, а между тѣмъ увеличили общее протяженіе дороги съ 196 до 240 верстъ. Значительное пониженіе поверстнаго дохода на Московско-Ярославской дорогѣ, начиная съ 1870 года, зависитъ оттого, что къ старой линіи отъ Москвы до Сергіевскаго Посада присоединился новый длинный участокъ отъ Сергіевскаго Посада до Ярославля.

Такимъ образомъ исторія желѣзныхъ дорогъ несомнѣнно установляетъ фактъ возрастанія валоваго дохода. Опытъ рѣшительнымъ образомъ опровергъ скромные разсчеты первыхъ проэктовъ, но онъ за то вызвалъ новую крайность въ воззрѣніяхъ. Блестящіе примѣры первыхъ дорогъ повсюду разбудили предпріимчивость. Капиталисты, которые вначалѣ съ боязнью шли на новое дѣло, увидѣвъ, что новый способъ помѣщенія ихъ средствъ превзошелъ самыя пылкія надежды, стремительно набросились на постройку желѣзныхъ дорогъ. Разгоряченное воображеніе спекуляторовъ рисовало въ будущемъ безконечное увеличеніе доходовъ. Если опытъ показалъ, что движеніе на дорогахъ черезъ первыя пять, шесть лѣтъ по открытіи удесятеряется, то отчего, повидимому, ему не идти въ такой же прогрессіи и въ слѣдующіе годы. Если цѣлые десятки существовавшихъ линій единогласно свидѣтельствовали о постоянномъ увеличеніи сборовъ, то почему, казалось, этому явленію не имѣть мѣста и на всякой другой линіи. Плодомъ подобныхъ соображеній были проэкты, цѣликомъ построенные на разсчетѣ постояннаго приращенія движенія. Нѣтъ нужды, что новая линія не обѣщала значительнаго движенія въ настоящемъ; высчитывалось, что она черезъ столько-то лѣтъ обогатитъ строителей. Англія обязана страшнымъ кризисомъ 1847 года между прочимъ распространенію въ обществѣ подобныхъ взглядовъ. Увлеченная успѣхомъ существовавшихъ до того времени дорогъ, публика вѣрила всякому проэкту, который выставлялъ блестящія соображенія будущей доходности; капиталы находились на всякую линію, какова бы она ни была. Опытъ жестоко наказалъ за легковѣріе, но и тя-

желые кризисы не въ состоянiи были поколебать подобныхъ мнѣнiй. Когда во Францiи, въ 60-хъ годахъ, проэктировалась такъ-называемая новая сѣть желѣзныхъ дорогъ, которая въ нѣсколько лѣтъ должна была охватить всю страну, то даже самые компетентные люди ожидали для нея такой же прогрессiи въ приращенiи доходовъ, какая замѣчена была повсюду. Такъ, извѣстный знатокъ желѣзнодорожнаго дѣла Францiи, E. Flachat [10], говоря о будущности новой сѣти, вычислялъ на основанiи прогрессiи возрастанiя сборовъ на Французскихъ дорогахъ отъ 1856 по 1862 годъ, что къ 1877 году ея среднiй доходъ, составлявшiй въ 1862 году всего 13,800 фр. на килом., долженъ почти сравняться съ доходами старой сѣти, именно—дойдти до 42,000 на килом. Въ какой степени оправдались надежды Flachat видно изъ того факта, что въ прошломъ 1876 году среднiй доходъ новой сѣти составлялъ 21,400 фр. на килом., т. е. какъ разъ половину того, что было обѣщано. Нечего и говорить послѣ того, какъ далеко заходили въ своихъ обѣщанiяхъ люди, извлекавшiе выгоду изъ постройки новыхъ линiй. Изъ множества такихъ примѣровъ мы укажемъ на одинъ рельефный фактъ, приводимый французскимъ инженеромъ Michel въ примѣръ ошибочныхъ разсчетовъ движенiя. Когда проводилась во Францiи линiя отъ Agde въ Lodève, годовое движенiе было высчитано въ 529,000 пассажировъ и въ 215,000 тоннъ груза; между тѣмъ на четвертомъ году существованiя дороги оно въ дѣйствительности было всего 95½ тыс. пассажировъ и 35,000 тоннъ грузовъ, такъ что оказалось, что число пассажировъ было преувеличено въ 5½ разъ, а число грузовъ въ 6 разъ [11]).

Въ нашемъ отечествѣ удачные опыты первыхъ замосковныхъ линiй то же вызвали вѣрованiе въ неограниченную способность желѣзнодорожныхъ сборовъ къ быстрому возрастанiю. Стоитъ пересмотрѣть проспекты большинства новыхъ

[10]) E. *Flachat*. Les chemins de fer en 1863. 102—104.

[11]) Д. *Канинъ*. Опытъ изслѣдованiя экономическаго значенiя желѣзныхъ дорогъ. Спб. 1870. стр. 149.

дорогъ, чтобы убѣдиться, какъ охотно составители ихъ черпали доводы изъ взятаго безъ должной критики прошлаго опыта. Но всего больше поборниковъ нашла себѣ эта теорія вычисленія въ средѣ желѣзнодорожныхъ управленій; въ своихъ смѣтахъ доходовъ, на основаніи которыхъ, конечно, нерѣдко вычисляются и расходы, они часто прибѣгаютъ къ «указаніямъ опыта». Такъ на Орловско-Грязской дорогѣ на 1870 годъ предположено было по смѣтѣ дохода 2,204 тыс. руб., т. е. ни больше, ни меньше, какъ по 7,787 руб. на версту, хотя по отчету 1869 года оказывалось сбора всего 3,922 р. съ версты за 16 мѣсяцевъ эксплуатаціи; дѣйствительный же доходъ въ 1870 году составилъ всего 871 тыс. руб. или 3,077 р. на версту, т. е. вдвое меньше предполагавшагося [12]). Но всего болѣе эффектный примѣръ представляетъ намъ Московско-Курская дорога. По смѣтѣ на 1870 годъ, слѣдовательно на 5-й годъ эксплуатаціи, ея доходы были исчислены въ 16,903 тыс. руб., послѣ того какъ въ 1869 году весь доходъ дороги простирался до 5,915 тыс. руб. Такъ какъ сборъ поднялся до этой цифры съ 2,708 тыс. руб., то казалось правдоподобнымъ, что и въ слѣдующемъ году слѣдуетъ ожидать подобной же прогрессіи увеличенія, а потому смѣта была утверждена безъ возраженій, а вмѣстѣ со смѣтою доходовъ и смѣта расходовъ, по которой соотвѣтственно ожидаемому сбору издержки были исчислены въ 7,955 тыс. руб. противъ 2,648 тыс., назначенныхъ въ 1869 году [13]). Едва ли нужно прибавлять,

[12]) Отчетъ Орловско-Грязской дороги за 1870 годъ.

[13]) Смѣта доходовъ и расходовъ по Минист. Пут. Сообщ. за смѣтный періодъ 1870 года. (А. Смѣта доходовъ § 4, ст. 1, стр. 19). Какъ основаніе къ этому разсчету приведены слѣдующія соображенія. Вслѣдствіе усиленнаго движенія, предположено было отправлять въ день 3 пассажирскихъ поѣзда, 1 почтовый и 26 товарныхъ поѣздовъ, которые по примѣрному исчисленію должны были пройдти 5,900 тысячъ верстъ. Такъ какъ въ періодъ составленія смѣты, именно за первую треть 1869 года, на версту пробѣга поѣздовъ приходилось по 2 р. 86 к. валоваго дохода, то авторъ ея помножилъ предположенную сумму поѣздовъ на этотъ доходъ; получилось: 5.900,877×2 р. 86 к.=16,903,696 руб. Въ этомъ разсчетѣ любопытны два обстоятельства: во первыхъ, смѣлость, съ которою составитель смѣты допустилъ возможность при-

что подобнымъ ожиданіямъ не суждено было оправдаться; дѣйствительный доходъ Московско-Курской дороги въ 1870 году равнялся 6,718 тыс. руб., т. е. почти треть ожидавшагося. Правда приведенные примѣры относятся къ отдаленному времени, но въ подобныхъ фактахъ нѣтъ недостатка и въ послѣдніе годы. На Лозово-Севастопольской дорогѣ по смѣтѣ на 1874 годъ было предположено дохода 2,069 тыс. руб.; дѣйствительно же получено за $13^1/_2$ мѣсяцевъ эксплуатаціи 705 тыс. руб. [14]). На Ландварово-Роменской дорогѣ въ 1874 году ожидалось по смѣтѣ прихода 3,739 тыс. руб., а получено только 2,657 тыс. руб. [15]); въ 1875 году смѣта также вышла на 930 тыс. руб. или на 23% выше дѣйствительнаго прихода [16]).

Мы съ намѣреніемъ остановились, быть можетъ, долѣе, чѣмъ слѣдовало, на приведенныхъ примѣрахъ. Изъ нихъ ясно видно, какъ еще мало распространены даже между людьми, повидимому, вполнѣ компетентными, познанія объ истинныхъ законахъ желѣзнодорожнаго движенія. Между тѣмъ вѣра въ постоянство прогрессіи движенія желѣзнодорожныхъ сборовъ, объясняющая только что приведенныя несообразности, опровергается и теоріею и историческимъ опытомъ. Опытъ показываетъ намъ, что доходы дорогъ растутъ неравномѣрно. Въ первые годы дѣятельности ихъ происходитъ быстрое, внезапное приращеніе доходовъ, затѣмъ оно постепенно замедляется, пока, наконецъ, сборы не остановятся почти на одномъ уровнѣ.—Эта неравномѣрность прогрессіи возрастанія доходовъ естественно вытекаетъ изъ общихъ понятій о потребности перемѣщенія. Сторонники первыхъ проэктовъ были правы съ той стороны, что основывали свои разсчеты на наблюденіяхъ относительно существовавшаго въ ихъ время спроса

ращенія пробѣга поѣздовъ, составлявшаго въ 1869 году, всего 1,885 тыс. верстъ, втрое; во вторыхъ, наивное предположеніе, что доходъ съ версты поѣзда останется тотъ же, какъ бы мы не увеличивали число и пробѣгъ поѣздовъ.

[14]) Отчетъ Лозово-Севастопольской дороги за 1874 годъ, стр. 15.

[15]) Отчетъ Ландварово-Роменской дороги за 1874 г. Денежный отчетъ.

[16]) Отчетъ Ландварово-Роменской дороги за 1875 годъ.

на перевозку. Но они упустили изъ виду, что появленіе улучшенныхъ путей само по себѣ есть могучій факторъ, который непосредственно воздѣйствуетъ на размѣръ общественной потребности перемѣщенія, создавая новые предметы перевозки и вызывая дотолѣ неудовлетворявшуюся долю спроса на услуги транспортныхъ предпріятій. Этотъ факторъ оказываетъ свое вліяніе не вдругъ по проведеніи дороги. Въ силу общественныхъ привычекъ, рутины, установившихся сношеній, движеніе не сразу приспособляется къ новымъ условіямъ. Однако, мало-по-малу происходитъ такое приспособленіе; перевозки, производившіяся прежними способами, переходятъ на новую дорогу; передвиженіе, которое прежде тормозилось неудобными путями, вызывается къ жизни и пріурочивается къ дорогѣ. Какъ скоро это приспособленіе совершилось, вступаетъ въ силу общій законъ, на время заслоненный переходными отклоненіями: валовой доходъ, служащій выраженіемъ мѣстной потребности въ передвиженіи, подчиняется столь же медленному росту, какъ и сама эта потребность, зависящая въ главныхъ своихъ чертахъ отъ постоянныхъ соціальныхъ причинъ.

Приведенный выводъ находитъ себѣ полное подтвержденіе въ опытѣ всѣхъ европейскихъ странъ. На французской сѣти валовые доходы постепенно возрастали до 1861 года; изъ таблицъ, приведенныхъ у Jacqmin, видно, что съ 1849 по 1861-й годъ сборы поднялись отъ 34,713 фр. до 48,138 фр. съ килом. Но съ 1861 года начинается медленное пониженіе; въ 1868 году, какъ мы уже видѣли, километрическій доходъ составлялъ всего 42,189 фр.; на цифрѣ 42,792 фр. онъ стоялъ и въ 1876 году. Правда это пониженіе находитъ свое объясненіе въ открытіи множества второстепенныхъ и малодоходныхъ линій новой сѣти; но уже тотъ фактъ, что приростъ доходовъ старыхъ линій не могъ перевѣсить вліянія этой причины, указываетъ на значительное его ослабленіе сравнительно съ прежними годами. Дѣйствительно, изъ цифръ, приводимыхъ тѣмъ же Jacqmin (II 14) мы видимъ, что съ 1861 года по 1865-й валовой доходъ старой сѣти стоялъ въ неподвижномъ состояніи; за пять лѣтъ доходъ под-

нялся всего съ 57,126 фр. до 57,212 фр.—Разсматривая таблицы движенія номинальнаго дохода въ Англіи, мы видимъ то же явленіе. Ея доходы, хотя и медленно, поднимаются до 1856 года; съ 1849 по 1856-й годъ они доходятъ отъ 1,957 до 2,660 фунт. стер. Но съ 1856 г. по 1870-й прогрессивное движеніе дохода почти остановилось; оно колеблется между 2,511 и 2,774 фр. стер. на милю [17]).

Изъ русскихъ дорогъ мы имѣемъ данныя за длинный рядъ лѣтъ по Николаевской дорогѣ. Въ первыя пять лѣтъ ея существованія поверстный доходъ болѣе нежели удвоился: съ 6,575 р. въ 1852 году онъ дошелъ до 13,603 р. въ 1857 г. Въ 1857 г. уже былъ достигнутъ предѣлъ ея доходности при тогдашнихъ условіяхъ. Дѣйствительно, въ теченіе 8 лѣтъ до 1863 г. состояніе доходовъ Николаевской дороги было почти неподвижно; оно то повышаясь, то, понижаясь, колебалось между 12,912 и 15,057 р. Три послѣдніе года этого періода 1860, 61, 62 гг. отличаются особою неподвижностью; поверстный доходъ въ эти годы былъ 14,284, 14,052, 14,736 руб. Съ 1863 года условія существованія Николаевской дороги измѣнились. Изъ изолированной линіи, какою она была до тѣхъ поръ, Николаевская дорога становится исходной линіею для грузоваго движенія всего обширнаго района восточной и центральной Россіи. Уже въ 1862 году къ ней примкнула Московско-Рязанская дорога, затѣмъ послѣдовали въ 1867 году Московско-Курская и Рязанско-Козловская. Это измѣненіе значенія немедленно отразилось на доходахъ Николаевской дороги. Съ 1863 года начинается почти столь же быстрое возрастаніе сборовъ, какое мы наблюдали въ началѣ ея существованія; въ теченіе 6 лѣтъ отъ 1863 по 1869 годъ поверстной доходъ поднялся съ 16,002 руб. до 26,018 руб. Затѣмъ въ 3 послѣдующіе года снова замѣчается уменьшеніе прогрессіи возрастанія: въ 1869, 70 и 71 годахъ доходы Николаевской дороги стояли на 27,283, 27,314 и 29,112 руб. Въ половинѣ 1870 года къ Николаевской дорогѣ снова примкнули три важныя линіи: Рыбинско-Бологовская, Московско-Брестская и Новоторжская; въ 1871

[17]) Railway Returns for 1874. V.

и 1872 г. послѣдовало открытіе Новгородской и Балтійской дорогъ. Эти вновь открытыя линіи опять погнали впередъ доходы Николаевской дороги. Уже въ 1871 году, подъ вліяніемъ Рыбинско-Бологовской линіи, доходы Николаевской дороги поднялись съ 27,314 р. до 29,122 руб.; въ 1872 г., вслѣдствіе неурожая въ замосковныхъ губерніяхъ, доходъ временно упалъ до 27,795 руб., за то въ 1873 г. дошелъ до 31,482 р.; въ 1874 до 33,832 р., въ 1875 г. до 35,118 руб. съ версты.

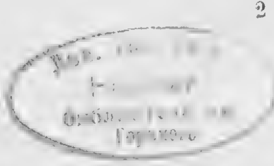
То же явленіе, какъ на Николаевской дорогѣ, мы можемъ прослѣдить и на другихъ нашихъ старѣйшихъ линіяхъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ представлено процентное измѣненіе поверстнаго сбора въ разные годы существованія дорогъ, начиная съ перваго по открытіи.

Процентное измѣненіе поверстнаго сбора на русскихъ дорогахъ въ разные годы.

	Годъ открытія [1].	Поверстный сборъ въ годъ открытія.	Процентное увеличеніе поверстнаго сбора по открытіи:									
			На 1-й годъ.	На 2-й годъ.	На 3-й годъ.	На 4-й годъ.	На 5-й годъ.	На 6-й годъ.	На 7-й годъ.	На 8-й годъ.	На 9-й годъ.	На 10-й годъ.
Петербургско-Варшавская . .	1861	3,707	20.	9.5	1.7	4.2	—1.4	13.7	18.2	2.7	16.1	—7.8
Московско-Нижегородская . .	1861	6,096	23.4	4.4	10.5	12.7	13.2	7.	22.9	10.	—8.	7.
Риго-Динабургская	1862	2,642	28.1	16.6	11.9	—4.6	32.7	9.1	22.6	36.5	10.3	—27.4
Волго-Донская	1862	2,073	—0.7	57.3	—37.2	49.8	48.7	26.4	21.6	10.8	3.2	—11.
Московско-Рязанская	1863	5,606	2.4	26.5	57.5	40.7	34.7	13.7	—13.6	4.4	8.9	11.4
Московско-Ярославская . . .	1863	5,561	6.7	26.	13.1	8.1	18.7	8.3	—33.6	12.3	12.9	—0.2
Динабурго-Витебская	1866	1,576	133.7	12.6	56.6	21.9	13.6	—13.	31.	13.3	—12.3	—
Рязанско-Козловская	1867	9,850	58.	15.	—14.2	15.4	10.7	10.3	16.7	—1.8	—	—
Московско-Курская	1867	5,021	73.3	28.4	40.1	—3.3	—0.1	6.3	4.3	4.9	—	—
Ряжско-Моршанская	1868	4,458	18.5	—24.6	—11.2	0.5	27.	12.2	35.1	—	—	—
Орловско-Витебская.	1868	1,957	173.1	29.7	22.6	—24.	44.4	8.5	—18.1	—	—	—
Орловско Грязская	1868	2,448	26.1	10.4	39.2	4.6	23.1	24.1	—13.2	—	—	—
Шуйско Ивановская	1868	3,259	27.9	—6.6	—26.1	8.5	13.8	11.7	8.2	—	—	—
Курско-Кіевская	1868	2,680	82.1	34.2	16.6	7.1	10.6	5.8	8.	—	—	—
Козловско Воронежская . . .	1868	4,453	36.5	—17.5	19.	20.4	5.	—	—	—	—	—
Курско-Харьк.-Азовская . .	1869	4,409	25.3	27.3	2.3	5.8	14.	3.2	—	—	—	—
Грязе-Царицынская.	1870	2,929	—31.	30.3	32.8	27.1	5.1	—	—	—	—	—
Козловско-Тамбовская. . . .	1870	3,381	46.1	44.9	23.9	11.1	4.8	—	—	—	—	—
Рыбинско-Бологовская . . .	1870	3,496	73.9	6.9	13.	40.1	0.5	—	—	—	—	—
Харьково-Николаевская . . .	1870	2,988	26.1	49.6	9.8	—0.3	—6.1	—	—	—	—	—
Московско Брестская	1870	2,621	57.6	—11.4	32.9	18.1	—5.4	—	—	—	—	—
Тамбовско-Саратовская . . .	1871	2,634	75.9	23.5	5.6	4.3	—	—	—	—	—	—

1) Подъ годомъ открытія разумѣется тотъ годъ, когда началось движеніе на первомъ участкѣ; если движеніе началось во второй половинѣ года, то годомъ открытія считался слѣдующій за нимъ. Проценты вычислены на основаніи данныхъ предшествовавшей таблицы стр. 7—8.

Таблица показываетъ, какъ неравномѣрно происходитъ движенiе поверстнаго дохода на нашихъ дорогахъ. Но при всемъ разнообразiи этихъ колебанiй мы можемъ замѣтить на линiяхъ, успѣвшихъ просуществовать нѣсколько лѣтъ, ту же черту, какую наблюдали на Николаевской. Въ первые годы по открытiи приращенiе поверстнаго дохода идетъ съ громадною быстротою, но затѣмъ движенiе его замедляется. Изъ 22 дорогъ, обнимаемыхъ таблицею, на двухъ, Орловско-Витебской и Динабурго-Витебской, приростъ сборовъ въ теченiе перваго года составлялъ болѣе 100%; на 2-хъ болѣе 75%, на 4-хъ болѣе 50%. На второмъ году по открытiи мы встрѣчаемъ только два случая повышенiя дохода болѣе, чѣмъ на 50%; на третiй годъ всего одинъ такой случай; въ послѣдующiе же годы мы уже не встрѣчаемъ ни одного случая возрастанiя дохода въ подобномъ размѣрѣ. Начиная съ пятаго года существованiя годичная прибавка сбора болѣе, чѣмъ на 25%, составляетъ рѣдкое явленiе, зависящее обыкновенно или отъ открытiя новыхъ примыкающихъ линiй, или отъ выравниванiя временныхъ недоборовъ прежнихъ лѣтъ. Такъ, повышенiе сборовъ Московско-Рязанской дороги на 5-мъ году существованiя на 34,7% зависѣло отъ того, что къ ней примкнула въ 1867 г. Рязанско-Козловская дорога. Риго-Динабургская дорога повысила на 5-мъ году свой поверстный доходъ на 37,7% подъ влiянiемъ открытой въ 1866 году Динабурго-Витебской дороги, составляющей продолженiе первой; открытiе Грязе-Царицынской дороги въ 1870 году снова повысило доходы Риго-Динабургской на 8-мъ году ея существованiя на 36,5%. Приращенiе сбора на Ряжско-Моршанской дорогѣ на 35 % въ 7-й годъ по открытiи прямо зависѣло отъ постройки въ 1874 году Моршанско-Сызранской дороги.—Кромѣ указанныхъ обстоятельствъ крупное приращенiе сборовъ замѣчается послѣ годовъ сильнаго недобора. Какъ бы прочно ни установилось движенiе, оно не можетъ избѣгнуть влiянiя временныхъ неблагопрiятныхъ причинъ, каковы, напримѣръ, неурожай, временное разстройство сообщенiя и т. п., но за то, по минованiи этихъ задержекъ, оно снова немедленно вступаетъ въ свои обычные предѣлы, повышая временно упавшiй до-



ходъ до нормальнаго размѣра. Такъ на Волго-Донской дорогѣ въ 4-й годъ ея существованія мы видѣли приращеніе сбора на 49,8%, выровнявшее недоборъ предшествовавшаго года на 37%; тѣмъ же объясняется громадный приростъ дохода на Орловско-Витебской дорогѣ на 5-мъ году, на Динабурго-Витебской на 7-мъ году.

Приведенныя соображенія и факты доказываютъ намъ, что доходы дорогъ возрастаютъ изъ года въ годъ не въ одинаковой прогрессіи. При нормальныхъ условіяхъ, быстро поднимающійся въ началѣ доходъ достигаетъ затѣмъ предѣльнаго пункта, послѣ котораго происходитъ сравнительное пониженіе процента возрастанія. Присматриваясь ближе къ таблицамъ, мы видимъ, что этотъ кульминаціонный пунктъ наступаетъ для разныхъ дорогъ черезъ неодинаковое число лѣтъ. Это различіе, безъ сомнѣнія, объясняется мѣстными условіями, о которыхъ здѣсь еще не время говорить. Но уже теперь мы можемъ отмѣтить слѣдующее наблюденіе. Линіи, въ первый разъ проникающія въ мѣстность, медленнѣе достигаютъ кульминаціоннаго пункта въ развитіи доходовъ, нежели дороги, въ послѣдствіи примыкающія къ нимъ. Такъ, Николаевская дорога, первая изъ русскихъ длинныхъ линій, лишь на 4-мъ году достигаетъ полнаго развитія своего дохода. Московско-Рязанская дорога, которая первая проникла въ наши замосковныя губерніи, потребовала 5 лѣтъ, чтобы дойдти до нормальнаго движенія. Но посмотрите на новыя дороги, которыя примыкали къ Московско Рязанской. Рязанско-Козловская дорога на первый же годъ по своемъ открытіи поднимаетъ доходы на 58%, а затѣмъ въ слѣдующіе годы приращеніе сборовъ на ней составляетъ неболѣе 15%, т. е. равняется съ старыми линіями. Еще быстрѣе совершилось это развитіе доходовъ на двухъ линіяхъ, примкнувшихъ къ Рязанско-Козловской дорогѣ, Ряжско-Моршанской и Козловско-Воронежской; онѣ достигаютъ всего возможнаго для нихъ движенія въ первый же годъ по открытіи, въ слѣдующее же двухлѣтіе поверстный ихъ сборъ абсолютно понижается.—Тоже явленіе мы можемъ видѣть на Нижегородской дорогѣ. Она потребовала двухъ трехлѣтій, чтобы достигнуть

предѣльнаго дохода; напротивъ, примкнувшая къ ней Шуйско-Ивановская дорога въ первый же годъ по открытіи достигаетъ полнаго дохода, и затѣмъ въ два слѣдующіе года сборъ уменьшается. — На линіяхъ, соединяющихъ черноземныя центральныя губерніи съ балтійскими портами, замѣтно то же самое. Первая линія въ направленіи къ Ригѣ, Риго-Динабургская, путемъ медленнаго приращенія сборовъ, лишь на третьемъ году по открытіи достигаетъ нормальнаго дохода при тогдашнихъ ея условіяхъ. Между тѣмъ примкнувшая къ ней въ 1866 г. Динабурго-Витебская дорога въ первый же годъ по открытіи поднимаетъ свой доходъ на 133%, а въ слѣдующій затѣмъ всего на 12%.—Московско-Курской дорогѣ, которая раньше другихъ врѣзалась въ плодороднѣйшую часть центральной полосы, понадобилось три года, чтобы дойдти до предѣльнаго дохода, послѣ котораго начинаются лишь незначительныя колебанія, тогда какъ примкнувшія къ ней въ послѣдствіи линіи, Курско-Кіевская и Курско-Харьковско-Азовская, на 2-мъ году, а Орловско-Витебская уже на 1-мъ году по открытіи, достигаютъ полной доходности. Правда, сборы каждой изъ этихъ дорогъ росли и въ послѣдствіи, но приростъ былъ уже или далеко не столь быстръ, какъ и въ первые годы, или же прямо зависѣлъ отъ притока грузовъ съ какой-либо вновь открытой дороги, а не отъ естественнаго развитія собственнаго движенія. — Указанное явленіе замѣчено не только на нашихъ дорогахъ, но и за границей. Jacqmin [18]) приводитъ примѣръ разницы возрастанія дохода на старой линіи отъ Парижа до Страсбурга и на линіи отъ Страсбурга до Базеля, которая присоединилась къ ней въ 1864 году. Тогда какъ первая линія лишь постепенно овладѣвала движеніемъ, послѣдняя схватила его сразу: въ первый же годъ по открытіи доходъ достигъ на ней 23,807 фр., а затѣмъ въ теченіе 6 лѣтъ колебался между 25 и 28 т. фр. Тоже повторилось и на всѣхъ позднѣйшихъ линіяхъ, въ послѣдствіи присоединившихся къ двумъ указаннымъ.

Изложенные факты представляютъ собою естественный вы-

---

[18]) Jacqmin II. 22. 32.

водъ изъ общихъ условій развитія общественной потребности передвиженія. Первая желѣзная дорога, проникающая въ данную мѣстность, должна бороться съ старыми привычками народа, передѣлывать установившіеся ранѣе пути и способы торговли; убѣжденіе въ сравнительной выгодѣ желѣзнодорожной перевозки приходитъ не сразу. Съ другой стороны такой дорогѣ приходится будить спящія силы, толкать впередъ предпріимчивость и вызывать къ жизни то скрытое движеніе, которое, какъ мы упоминали раньше, составляетъ главную причину постояннаго роста доходовъ. Но разъ это перевоспитаніе взглядовъ и привычекъ народа совершилось, разъ промышленныя и житейскія отношенія приспособились къ измѣнившимся условіямъ перевозки, то новая проникающая линія встрѣчаетъ уже подготовленную почву; ея заранѣе ждутъ, заранѣе все приготовляютъ, чтобы немедленно воспользоваться открывающимся путемъ. Оттого на новую дорогу въ первый же годъ поступаетъ почти все возможное движеніе и затѣмъ возрастаніе перевозки и дохода подчиняется естественному прогрессу въ хозяйственномъ развитіи прилегающихъ мѣстностей.

Сравненіе цифръ доходовъ на разныхъ линіяхъ за разные періоды ихъ существованія приводитъ насъ еще къ одному довольно важному заключенію. Въ первое время развитія сѣти, когда существуютъ только отрывочныя, не связанныя между собою линіи, доходы этихъ кусковъ весьма неравномѣрны. Но проходитъ нѣсколько лѣтъ; сѣть дополняется, отдѣльныя линіи вступаютъ въ связь одна съ другою; съ другой стороны движеніе, которое при отсутствіи ближайшихъ дорогъ, искусственно притягивалось къ дальнѣйшимъ, переходитъ на свои естественные пути. Поэтому разница между доходностью отдѣльныхъ линій постепенно выравнивается и, если остается затѣмъ, то лишь въ тѣхъ границахъ, въ которыхъ она обусловливается неравномѣрностью въ самой потребности перемѣщенія въ районахъ дорогъ. Въ этомъ отношеніи поучительное доказательство представляетъ намъ взглядъ на доходность линій нашей русской сѣти до усиленныхъ построекъ новаго времени и послѣ того. Раздѣльнымъ

пунктомъ между этими двумя періодами можно принять 1867 годъ, послѣ котораго началось особенно быстрое приращеніе сѣти. — Возьмемъ, напримѣръ, сборы русскихъ дорогъ въ 1862 году. Въ то время наша сѣть, насчитывавшая всего 3,201 версту, представляла собою отрывочные куски не связанныхъ между собою линій. На сѣверо-западѣ у Балтійскаго моря мы имѣемъ Николаевскую линію и только что открытую Риго-Динабургскую. Въ Привислянскомъ краѣ существуетъ Варшавско-Вѣнская дорога. Отъ Москвы идутъ въ противоположныя стороны Московско-Нижегородская и Московско-Ярославская линіи. Наконецъ, далеко въ сторонѣ устроена короткая Волго-Донская дорога. Между этими линіями нѣтъ пунктовъ соприкосновенія; каждая изъ нихъ существуетъ отдѣльно для своей мѣстности. Понятно, что при такихъ условіяхъ онѣ крайне различны въ своихъ доходахъ. Николаевская дорога даетъ 14,736 руб. на версту, Петербурго-Варшавская всего 4,447, Риго-Динабургская 2,642, а Волго-Донская 2,073. Высшая по доходности дорога превышаетъ низшую въ $7^1/_2$ разъ. — Въ 1867 году, когда уже явилось нѣсколько линій, частію соединяющихъ между собою старыя, частію продолжающихъ ихъ въ новыя мѣстности, и когда протяженіе сѣти достигло 4,688 верстъ, разница на старыхъ линіяхъ уже сглаживается, хотя на новыхъ она по прежнему велика. На линіяхъ, существовавшихъ въ 1862 году, высшая по доходности, Николаевская, приноситъ 23,818 руб., а низшая — Волго-Донская 4,594 р., слѣдовательно уже только въ 5 разъ меньше. Если же мы возьмемъ за 1867 годъ всѣ дороги, приводимыя въ нашей таблицѣ, то получимъ крупную разницу въ сборѣ наиболѣе доходной и наименѣе доходной линіи: Николаевская дорога съ 23,818 руб. поверстнаго дохода превосходитъ Динабурго-Витебскую съ 3,684 руб. въ $6^1/_2$ разъ. — Бросая теперь взглядъ на тѣ же дороги въ 1874 году, когда наша сѣть достигла 16,966 верстъ, т. е. почти учетверилась сравнительно съ 1868 годомъ, мы видимъ, что высшая по доходности линія Николаевская, съ поверстнымъ сборомъ въ 33,832 руб., превосходитъ Динабурго-Витебскую съ 11,648 руб. сбора, всего

въ 3 раза. Что же касается Волго-Донской дороги, то разница въ ея сборѣ, остановившемся на цифрѣ около 7,000 р. съ версты, сравнительно съ Николаевской, остается въ томъ же почти размѣрѣ, какъ за 6 лѣтъ передъ тѣмъ.

Отношеніе пассажирскаго дохода къ товарному въ разные періоды существованія дорогъ. Мы разсмотрѣли движеніе поверстнаго дохода желѣзныхъ дорогъ, характеризующее собой самыя общія перемѣны въ размѣрѣ спроса на ихъ услуги. Но этотъ спросъ раздѣляется на два крупные отдѣла, соотвѣтственно которымъ и валовой доходъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ два главныхъ источника: перевозку пассажировъ и передвиженіе товаровъ. Двѣ указанныя стороны общественной потребности въ перемѣщеніи подчиняются не одинаковымъ условіямъ въ своемъ развитіи, вслѣдствіе чего и движеніе соотвѣтствующихъ имъ доходовъ представляетъ значительное различіе. Извѣстно, что желѣзныя дороги, существовавшія въ прошломъ столѣтіи въ каменноугольныхъ копяхъ Нортумберланда, служили исключительно для перевозки громоздкихъ товаровъ, преимущественно угля. Дорога отъ Ливерпуля до Манчестера была первоначально задумана съ цѣлью составить конкурренцію каналамъ, соединяющимъ эти два города, и выводившимъ публику изъ терпѣнія медленностью и неаккуратностью доставки товаровъ, а равно измѣнчивостью и высотою тарифовъ. Памятный конкурсъ паровыхъ машинъ въ октябрѣ 1829 года, на который былъ представленъ Стефенсономъ локомотивъ, способный передвигать тяжести съ неизвѣстною въ то время скоростью, 30 километровъ въ часъ, сразу измѣнилъ существовавшія воззрѣнія. Быстрота передвиженія, доказанная опытами съ машиной Стефенсона, такъ сильно подѣйствовала на воображеніе общества, что поглотила собою все вниманіе предпринимателей и техниковъ. Въ первое время существованія желѣзныхъ дорогъ было повсюду распространено мнѣніе, что спеціальная роль новыхъ путей состоитъ въ перевозкѣ пассажировъ и цѣнныхъ товаровъ, и что такимъ образомъ они служатъ лишь полезнымъ дополненіемъ къ воднымъ

путямъ, рѣкамъ и каналамъ, которые призваны служить для передвиженія громоздкихъ, слѣдовательно, всего болѣе распространенныхъ грузовъ. Во Франціи, гдѣ въ палатахъ временъ іюльской монархіи происходили продолжительныя пренія о сравнительномъ значеніи желѣзныхъ дорогъ и каналовъ, лучшіе теоретики склонялись къ извѣстной формулѣ, что «желѣзная дорога есть путь для купцовъ, а каналъ—для товаровъ». Michel Chevalier въ книгѣ, имѣвшей въ свое время громадную популярность, доказывалъ съ цифрами въ рукахъ и со всею силою своего тогдашняго краснорѣчія, что желѣзныя дороги никогда не будутъ въ состояніи замѣнить рѣкъ и каналовъ по отношенію къ перевозкѣ товаровъ, и что поэтому задача Франціи заключается преимущественно въ усовершенствованіи ея водныхъ сообщеній [19]). Biot, авторъ нѣсколькихъ извѣстныхъ въ то время сочиненій по желѣзнымъ дорогамъ, рѣшительно высказывалъ убѣжденіе, что рельсовые пути могутъ быть сооружаемы единственно для перевозки пассажировъ и цѣнныхъ товаровъ [20]). Въ Германіи Фр. Листъ прямо формулировалъ значеніе желѣзныхъ дорогъ въ томъ, что онѣ драгоцѣнны для перевозки людей, писемъ, книгъ; изъ товаровъ можно было, по его мнѣнію, разсчитывать на такіе, для которыхъ особенно важны правильность и быстрота перевозки, именно—на предметы, имѣющіе при маломъ объемѣ высокую цѣнность и отчасти на грузы въ зимнее время, когда прекращается возможность пользованія водными путями [21]).—Мнѣнія, господствовавшія за границей, нашли отголосокъ и въ Россіи, когда въ ней стали говорить о желѣзныхъ дорогахъ. Въ упомянутой уже нами брошюрѣ «объ устроеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи», г. Атрѣшковъ, резюмируя свои соображенія, прямо утверждаетъ, что «желѣзная дорога можетъ быть только тогда полезною, когда соединен-

---

[19]) *M. Chevalier.* Des intérêts matériels en France. 3-me edit. Paris, 1838. 3 partie, chap. II, особенно стр. 254.

[20]) *Ed. Biot.* Manuel du constructeur des chemins de fer. Bruxelles, 1838, p. 208, особ. 212.

[21]) *Fr. List.* Art. „Eisenbahnen“ въ Staats-Lexicon, von C. Rotteck und C. Welcker. 1837. B. IV. 655.

ные ею города, при большомъ народонаселеніи и огромности торговли, имѣютъ между собою непосредственное и дѣятельное сношеніе, и когда это сношеніе направлено на перевозку цѣнныхъ товаровъ и особенно на перевозку пассажировъ» (стр. 65). «Громозкіе, тяжелые и вообще всѣ неиоспѣшные товары», по словамъ автора, «никоимъ образомъ не могутъ быть перевозимы по желѣзнымъ дорогамъ относительно выгоднѣйшими цѣнами противъ существующихъ во всѣхъ государствахъ для прочихъ путей сообщенія» (стр. 30). Въ доказательство своихъ мыслей, г. Атрѣшковъ приводитъ то соображеніе, что «построеніе желѣзной дороги, стоя дороже, требуетъ по содержанію бо̀льшихъ расходовъ, а слѣдственно и высшей платы».

Подобные взгляды долгое время, особенно во Франціи, препятствовавшія прогрессу желѣзныхъ дорогъ, находили себѣ подтвержденіе въ необычайномъ для того времени пассажирскомъ движеніи на первыхъ дорогахъ. Мы видѣли, какъ скромны были разсчеты парламентской коммиссіи относительно вѣроятнаго движенія между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, но уже на второй годъ по открытіи число пассажировъ оказалось вдвое больше предположеннаго, черезъ три года—втрое; соотвѣтственно этому шло возрастаніе дохода. Повсюду въ Европѣ въ первое время существованія желѣзныхъ дорогъ главный сборъ получался отъ перевозки пассажировъ. Въ Бельгіи въ 1838 г. доходъ отъ пассажировъ составлялъ $98^1/_2$% всего сбора; на 1,400 тыс. франк. пассажирскаго дохода приходилось 59 тыс. франковъ сбора отъ товаровъ [22]). Въ Англіи въ 1843 г., чрезъ 13 лѣтъ послѣ открытія Ливерпульско-Манчестерской дороги, пассажирскій доходъ составлялъ 67.5% всего дохода [23]). Во Франціи въ 1850 г. пассажирскій доходъ составлялъ 64.74% [24]), въ Пруссіи въ 1844 г. 64% [25]).

---

[22]) *F. Loisel.* Annuaire special des chemins de fer belges 1867 г., p. 177.

[23]) *Lardner.* Bailway Economy. London. 1850. 227.

[24]) *Jacqmin.* II. 14.

[25]) Statistische Nachrichten. 1874.

Но въ скоромъ времени опытъ опровергъ воззрѣнія теоретиковъ перваго времени, основывавшіяся повидимому на точномъ наблюденіи фактовъ. Чѣмъ долѣе существовали желѣзныя дороги, тѣмъ болѣе развивалось товарное движеніе, оттѣсняя на задній планъ пассажирскій доходъ. Этотъ переворотъ въ роли желѣзныхъ дорогъ совершился во всѣхъ странахъ Европы.— Въ Англіи въ 1842 году по оффиціальнымъ отчетамъ [26]) изъ 4,790 тыс. фунт. стерл. валоваго дохода 3,100 тыс. или 65%, были получены отъ пассажирскаго движенія, а 1,690 тыс. или 35%—отъ товарнаго движенія. Въ 1854 г. оба источника доходовъ сравнялись; сборъ отъ пассажирскаго движенія далъ 10,244. тыс. фун. стерл., а сборъ отъ товарнаго движенія—9,970 тыс. фунт. стерл.; процентное отношеніе между ними было уже какъ $50._{68}$: $49._{32}$%. Начиная съ 1855 года, товарный сборъ перевѣшиваетъ пассажирскій и въ 1864 г. доходитъ до 16,634 тыс. ф. ст. или $53._{39}$%, тогда какъ пассажирскій поднимается лишь до цифры 14.521 тыс. фунт. ст., что составляетъ уже только $46._{61}$% всего дохода. Наконецъ, въ 1874 г. товарное движеніе дало 32.006 тыс. ф. ст., а пассажирское—24.893 тыс. ф. ст., такъ что товарный сборъ составлялъ уже $54._{01}$%, а пассажирскій—$42._{01}$% всего дохода [27]).

Во Франціи отношенія дохода измѣнялись по пятилѣтіямъ слѣдующимъ образомъ:

	Пассаж.	Товарн.
1850 г.	$64._{74}$%	$35._{26}$%
1855 »	$39._{85}$ »	$60._{15}$ »
1860 »	$33._{96}$ »	$66._{04}$ »
1865 »	$30._{28}$ »	$67._{68}$ »

Въ этотъ 16-лѣтній періодъ доходъ отъ пассажировъ поднялся во Франціи съ $3._{7}$ милл. до $28._{4}$ милл. франковъ, то-есть увеличился въ $7._{67}$ разъ, товарный за то же время возросъ отъ $1._{5}$ милл. до $57._{8}$ милл. франковъ, т.-е. поднялся въ $37._{35}$ разъ [28]).

[26]) *Cohn.* Untersuchungen ueber die englische Eisenbahn politik. Leipzig. 1875. II. 136.

[27]) Railway Returns. 1874. V.

[28]) Jacqmin. II. 27.

Еще рѣзче бросаются въ глаза происшедшія перемѣны на обширной сѣти прусскихъ желѣзныхъ дорогъ [29]).

	На километръ дороги составляли въ талерахъ:		Въ процентномъ отношеніи.	
	Пассаж. доходъ.	Товарн. доходъ.	Пассаж. доходъ.	Товарн. доходъ.
1844 г.	2,670	1,342	$65._0$	$32._7$
1854 »	2,232	3,880	$34._8$	$60._9$
1864 »	2,772	5,977	$29._4$	$63._3$
1874 »	3,137	8,231	$25._8$	$67._6$

Такимъ образомъ въ теченіе 30 лѣтъ пассажирскій доходъ на километръ увеличился въ $1._{17}$ разъ, тогда какъ товарный поднялся въ $6._{14}$ разъ.

Переходя къ русскимъ дорогамъ, мы не можемъ представить сравнительныхъ данныхъ за столь длинный рядъ лѣтъ, какимъ владѣютъ иностранныя дороги. Но уже изъ фактовъ девятилѣтія, обнимаемаго опубликованными Сборниками [30]), видно, что наша сѣть не составляетъ исключенія. Отношеніе разныхъ источниковъ доходовъ за девять лѣтъ было таково:

	Общая сумма валоваго дохода.		Доходъ на версту дороги.		Въ проц. отношеніи ко всему доходу.	
	Пассаж. тысячи	Товарн. рублей.	Пассаж.	Товарн.	Пассаж. сборъ.	Товар. сборъ.
1865 г.	$8,261._7$	$12,240._2$	2,848	4,220	$34._6$	$49._1$
1866 »	$10,172_7$	$17,402._6$	2,412	4,127	$31._8$	$54._4$
1867 »	$11,963._9$	$23,599._3$	2,735	5,395	$29._5$	$58._1$
1868 »	$13,687._3$	$31,389._4$	2,631	6,034	$26._4$	$60._6$
1869 »	$17,178._5$	$39,445._6$	2,553	5,863	$26._2$	$60._2$
1870 »	$21,658._5$	$46,630._3$	2,444	5,262	$27._4$	59.
1871 »	$26,226._5$	$56,679._2$	2,363	5,106	$27._8$	$60._1$
1872 »	$31,580._2$	$59,912._2$	2,369	4,495	$30._4$	$57._7$
1873 »	$32,979._5$	$80.712._5$	2,295	$5,732._4$	$26._5$	$64._9$

Приведенныя цифры показываютъ, что и въ Россіи доля пассажирскаго дохода постепенно понижается, хотя и не столь значительно, какъ за границей; доля пассажирскаго дохода

[29]) Statistische Nachrichten, f. 1874. 25.

[30]) За время съ 1865 по 1872 г. „Сборники свѣдѣній о желѣзныхъ дор.“, изд. департам. жел. дор.; за 1873 г. „Сборники“ ф.-Дервиза.

въ теченіе 9 лѣтъ упала съ 34.₆% до 26.₅%, а товарнаго, напротивъ, поднялась съ 49.₁% до 64.₉%. Эта перемѣна въ отношеніи естественна, такъ какъ пассажирскій доходъ на цѣлой сѣти поднялся всего въ 4 раза, а товарный въ 5½ разъ; по разсчету же на версту пассажирскій доходъ постепенно уменьшается, а товарный возрастаетъ.

Фактъ измѣненія отношенія источниковъ дохода выступаетъ еще яснѣе, если мы прослѣдимъ его въ исторіи нашихъ старѣйшихъ дорогъ. Такъ на Николаевской дорогѣ въ разные періоды ея существованія составляли:

	Вся сумма дохода. въ тысячахъ рубл.		Доходъ на версту.		Процентное отношеніе.	
	Пассаж.	Товарн.	Пассаж	Товарн.	Пассаж.	Товар.
1853 г.	2,018	3,351	3,341	5,547	36.₃	63.₆
1859 »	2,842	5,529	4,705	9,154	32.₉	62.₅
1866 »	3,124	8,602	5,172	14,262	25.₈	69.₆
1870 »	3,738	11,479	6,189	19,005	22.₆	69.₆
1873 »	4,625	11,889	7,657	19,682	24.₃	65.₅
1875 »	5,076	13,375	8,405	22,143	23.₉	69.₁

Николаевская дорога никогда не была преимущественно пассажирскою, но тѣмъ не менѣе въ первые годы существованія пассажирскій доходъ составлялъ болѣе значительную часть ея сборовъ. Какъ и вездѣ, пассажирскій доходъ упадалъ, а товарный увеличивался. Доходъ отъ пассажировъ за 22 года поднялся въ 2.₅₂ раза, а доходъ отъ товаровъ въ 4 раза.—Кромѣ Николаевской, бросимъ взглядъ на двѣ старѣйшія наши дороги:

	Москов.-Нижегор.		Петерб.-Варшавск. [31].	
	Пассаж. сборъ.	Товарн. сборъ.	Пассаж. сборъ.	Товарн. сборъ.
1862 г.	38.₃%	59.₃%	47.₇%	40.₇%
1864 »	34.₉ »	55.₉ »	43.₃ »	46.₇ »
1866 »	27.₅ »	62.₅ »	38.₉ »	50.₅ »
1868 »	22.₈ »	66.₄ »	32.₁ »	57.₄ »
1870 »	24.₇ »	66.₂ »	29.₁ »	60.₇ »
1873 »	25.₈ »	68.₁ »	34.₆ »	50.₆ »
1875 »	23.₃ »	70.₁ »	33.₄ »	54.₅ »

[31]) Отчеты Главн. общ. рос. жел. дор. за 1870 и 1875 годы.

Въ обѣихъ дорогахъ замѣчается та же тенденція, какъ на всѣхъ русскихъ линіяхъ.

Изъ ряда приведенныхъ наблюденій точно устанавливается выводъ, что въ первые годы существованія желѣзныхъ дорогъ значительнѣйшую долю общаго дохода составляетъ пассажирскій сборъ, но затѣмъ пассажирскій доходъ быстро достигаетъ своего предѣльнаго пункта, послѣ чего остается почти неподвижнымъ; товарный же доходъ, медленно поднимающійся въ началѣ, постепенно ускоряетъ прогрессію своего роста, такъ что, наконецъ, начинаетъ составлять преобладающій источникъ доходовъ. Эти явленія, несомнѣнно указываемыя опытомъ, находятъ себѣ естественное объясненіе въ условіяхъ потребности перемѣщенія. Прежде всего, какъ бы густо ни была населена страна, передвиженіе товаровъ всегда требуетъ бо̀льшихъ усилій, нежели сношенія людей. Значитъ, на цѣлой сѣти дорогъ масса товарныхъ перевозокъ всегда относительно должна быть больше, нежели масса передвиженій людей. Если на первыхъ порахъ замѣчается на желѣзныхъ дорогахъ обратное явленіе, то это не болѣе, какъ переходный фактъ. Пассажирское движеніе легко переходитъ на новые пути; первые опыты новопроведенной дороги достаточны для того, чтобы разсѣять сомнѣнія и убѣдить въ сравнительныхъ достоинствахъ новаго способа перевозки. Такимъ образомъ въ первые же годы дорога привлекаетъ все возможное пассажирское движеніе, которое потомъ становится почти неизмѣняющимся. Не то съ товарами. Привычные пути передвиженія оставляются здѣсь не сразу; для этого нужно перемѣнить существовавшія до тѣхъ поръ привычки и условія обмѣна. Если только крайняя необходимость не выпудитъ измѣнить пути слѣдованія грузовъ, товары всегда держатся старыхъ дорогъ. Поэтому проходитъ довольно продолжительный періодъ времени, пока товарное движеніе приспособится къ новымъ условіямъ. Но такое приспособленіе рано или поздно происходитъ; слѣдовательно, наконецъ, вступаетъ въ свои права нормальное отношеніе между массами перевозокъ. Къ этому присоединяется экономическое вліяніе дороги на различныя отрасли обращенія и производства, которое съ одной

стороны поощряетъ обмѣнъ уже имѣющихся на лицо продуктовъ, а съ другой—служитъ могучимъ стимуломъ къ развитію новыхъ производствъ.—Теоретики перваго времени ясно сознавали экономическую роль желѣзныхъ дорогъ; но они не ожидали, чтобы столь дорого стоющія сооруженія, какими оказались первыя желѣзныя дороги, въ состояніи были по размѣру провозныхъ цѣнъ приблизиться къ другимъ путямъ и, слѣдовательно, отвлечь отъ нихъ движеніе. Между тѣмъ товары приливали къ желѣзнымъ дорогамъ, сначала цѣнные, для которыхъ скорость составляетъ главное условіе, потомъ менѣе цѣнные; а чѣмъ больше становилось движеніе, тѣмъ шире была возможность понижать тарифы и, слѣдовательно, привлекать все низшія и низшія категоріи товаровъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и увеличивать товарную перевозку.

ГЛАВА II.

ФАКТОРЫ ВАЛОВАГО ДОХОДА И ИХЪ ВЗАИМНАЯ ЗАВИСИМОСТЬ.

Зависимость валоваго дохода: а) отъ количества перевозимыхъ грузовъ, б) отъ длины пробѣга грузовъ, в) отъ рода грузовъ и г) отъ высоты тарифовъ.—Взаимная связь между этими факторами: 1. Отношеніе родовъ грузовъ къ количеству послѣднихъ.—2. Отношеніе родовъ грузовъ къ пробѣгу.—2. Отношеніе количества перевозимыхъ грузовъ къ пробѣгу.

Въ предшествующей главѣ мы разсмотрѣли колебанія валоваго дохода и отношеніе между главными его источниками въ различные періоды существованія рельсовыхъ путей. Такъ какъ валовой доходъ есть денежная сумма, выплачиваемая обществомъ за удовлетвореніе своей потребности въ перемѣщеніи грузовъ, то колебанія желѣзно-дорожныхъ сборовъ дали намъ возможность указать нѣсколько общихъ условій, опредѣляющихъ размѣры этой потребности въ разное время. Но общественная потребность въ перемѣщеніи, есть явленіе сложное; спросъ на услуги желѣзно-дорожныхъ предпріятій представляетъ нѣсколько отдѣльныхъ сторонъ, изъ которыхъ каждая является факторомъ, опредѣляющимъ величину и колебанія валоваго дохода. Чтобы отдать отчетъ въ причинахъ безконечныхъ различій валоваго сбора по времени и мѣсту, свидѣтельствующихъ о таковомъ же различіи въ размѣрѣ и напряженности общественнаго спроса на услуги желѣзныхъ дорогъ, необходимо прежде всего разложить общее понятіе этого спроса на его составные факторы и указать, въ какой зависимости стоитъ валовой доходъ отъ каждаго изъ нихъ. Какъ

скоро будетъ сдѣлано такое разложеніе, то останется изслѣдовать, какія экономическія и соціальныя причины оказываютъ вліяніе на каждый изъ факторовъ валоваго дохода.

Мы видѣли, какъ значительны бываютъ въ нѣкоторыхъ случахъ колебанія валоваго дохода во времени. Но эти колебанія представляются маловажными по сравненіи съ тѣми различіями, которыя обнаруживаются въ желѣзнодорожныхъ сборахъ по отдѣльнымъ мѣстностямъ, въ разныхъ странахъ и на разныхъ линіяхъ. Согласно новѣйшимъ статистическимъ даннымъ, валовой сборъ на главныхъ сѣтяхъ Европы и Америки, переведенный на версту и кредитные рубли [1]), составлялъ.

1.	Въ Англіи и Уэльсѣ. . . .	за 1874 г.	20,714	руб.
2.	» Великобританіи [2]). . .	» 1874 »	16,585	»
3.	» Пруссіи	» 1874 »	13,759	»
4.	Во Франціи [3]).	» 1876 »	13,238	»
5.	Въ Германіи.	» 1875 »	13,046	»
6.	» Бельгіи.	» 1873 »	11,082	»
7.	» Швейцаріи	» 1873 »	10,747	»

[1]) При переводѣ иностранной валюты, равно какъ и русской металлической, на русскую кредитную, какъ здѣсь, такъ и въ другихъ мѣстахъ книги, 1 руб. метал. считался равнымъ 1 руб. $16._{116}$ коп. кредитныхъ, соотвѣтственно курсу полуимперіала въ 5 р. 98 к., по которому до послѣдняго времени принималось золото въ Государственномъ Банкѣ и производились разсчеты казны съ желѣзными дорогами. Соотвѣтственно этому курсу, принимались: фунтъ стерл. за 7 р. 25 к., талеръ за 1 р. $06._{7}$ к., германская марка за $35._{57}$ коп., франкъ за 29 коп.

[2]) Свѣдѣнія относительно Великобританіи взяты изъ изданія: „Railway Returns for 1874". London. 1875; относительно Германіи и Австріи изъ „Deutsche Eisenbahn-Statistik für 1875". Berlin. 1877; относительно Пруссіи изъ „Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen für 1874" Berlin. 1875. Эти же основныя статистическія изданія будутъ разумѣться и въ другихъ частяхъ книги, когда зайдетъ рѣчь о желѣзныхъ дорогахъ помянутыхъ странъ. Если же данныя заимствованы изъ другихъ источниковъ, то послѣдніе будутъ указываться въ примѣчаніяхъ.

[3]) Относительно Франціи, Бельгіи, Швейцаріи, Италіи, Испаніи и Скандинавскихъ государствъ свѣдѣнія взяты изъ статьи *T. Loua* въ Journal de la Societe Statistique de Paris. 1877. № 9.

8. Въ Россіи	за 1874 г.	8,867	руб.
9. » Австро-Венгріи	» 1875 »	8,442	»
10. » Соединенныхъ Штат. [4]).	» 1875 »	7,122	»
11. » Италіи	» 1873 »	6,134	»
12. » Испаніи	» 1873 »	5,654	»
13. » Скандинавск. государ. .	» 1873 »	3,951	»

Такимъ образомъ даже средній поверстный доходъ цѣлыхъ сѣтей измѣняется для разныхъ странъ въ предѣлахъ 1 : 5; доходъ желѣзныхъ дорогъ Скандинавскихъ странъ въ $5._{2}$ разъ меньше сбора дорогъ Англіи и Уэльса. Средній доходъ русской сѣти въ 1874 г. былъ въ $2._{33}$ раза меньше сбора дорогъ въ Англіи и Уэльсѣ и въ $1._{68}$ раза меньше прусской сѣти. Но разница будетъ еще значительнѣе, если мы остановимся на отдѣльныхъ линіяхъ. Не желая обременять читателей массой цифръ, мы укажемъ какіе поверстные сборы даютъ наиболѣе и наименѣе доходныя дороги разныхъ странъ, въ кредитныхъ рубляхъ.

Линіи съ высшимъ доходомъ:

Россія.	1874 г.	Николаевская. . . .	33,832 р.
Великобританія [5]).	1874 »	Taff Vale.	33,809 »
Пруссія.	1874 »	Oberschlesische H. B. .	29,857 »
Австро-Венгрія. .	1875 »	Kais. Ferd. Nordbahn .	29,489 »
Франція [6]). . . .	1873 »	Nord (anc. reseau). . .	28,136 »
Германія, кромѣ Пруссіи	1875 »	Main-Neckar.	22,140 »

[4]) Bericht ueber die Weltaustellung in Philadelphia 1876. Das Eisenbahnwesen. Wien. 1877. S. 8.

[5]) Несравненно большій поверстный доходъ даетъ извѣстная Лондонская городская дорога Metropolitan; въ 1874 г. ея сборъ по разсчету на версту составлялъ колоссальную цифру 1.752,604 руб. Мы не взяли этой линіи для сравненія, потому что она, при протяженія въ 20 верстъ, проходитъ среди величайшаго въ свѣтѣ города и слѣдовательно находится въ чрезвычайныхъ условіяхъ, не имѣющихъ ничего подобнаго въ цѣломъ мірѣ.

[6]) По этой же причинѣ не приведена во Франціи линія Ceinture de Paris, которая дала въ 1873 г. 71,569 руб. на версту (*M. Block.* Stat de la France, 2 ed., T. II, p. 343).

Линіи съ низшимъ доходомъ:

Россія.	1874 г.	Либавская.	1,404 р.
Великобританія. .	1874 »	Finn Valley (Irl.). . .	2,048 »
Пруссія	1874 »	Angermünde-Schwedt. .	2,069 »
Австро-Венгрія . .	1875 »	Lundenburg-Grussbach.	1,158 »
Франція.	1873 »	Charentes.	3,834 »
Германія, кромѣ Пруссіи	1873 »	Münster-Enscheder. . .	1,818 »

Приведенныя цифры показываютъ, какъ велико въ каждой странѣ различіе между доходностью отдѣльныхъ линій. Въ нашемъ отечествѣ поверстный доходъ Николаевской дороги больше дохода Либавской въ $24._1$ раза. Изъ другихъ странъ сборъ наиболѣе доходной дороги превышаетъ сборъ наименѣе доходной: въ Австро-Венгріи въ $25._4$ раза, въ Великобританіи въ $14._4$ раза, въ Германіи въ $12._1$ разъ, во Франціи въ $7._3$ разъ. Чтобы объяснить столь крупныя различія въ поверстномъ сборѣ, посмотримъ, отъ какихъ факторовъ зависитъ этотъ послѣдній.

Валовой доходъ дороги въ главной своей долѣ получается отъ перевозки пассажировъ и товаровъ [7]). Представляя собою сумму денежныхъ взносовъ, уплаченныхъ за каждую отдѣльную перевозку, онъ находится въ зависимости съ одной стороны отъ количества перевезенныхъ грузовъ, а съ другой — отъ величины сбора, получаемаго съ каждаго отдѣльнаго груза.

а) Зависимость дохода отъ *количества перевозимыхъ грузовъ* ясно бросается въ глаза при первомъ взглядѣ на цифры желѣзно-дорожной статистики въ любой странѣ. Различія валоваго сбора повсюду совпадаютъ съ столь же крупными различіями въ массѣ движенія. Чтобы доказать это, мы со-

[7]) На каждой дорогѣ нѣкоторая часть сборовъ получается независимо отъ перевозки; но эта доля доходовъ носящихъ у насъ названіе „разные сборы", въ большинствѣ случаевъ имѣетъ незначительный размѣръ. На русской сѣти въ 1874 г. разные сборы дали всего $6._{69}$% всего дохода, въ Германіи въ 1875 г. — $5._7$%, въ Австро-Венгріи въ 1875 г.—$2._{26}$%, въ Великобританіи въ 1874 г.—$3._{97}$%.

поставляемъ на нѣсколькихъ европейскихъ сѣтяхъ движеніе пассажировъ и товаровъ съ доходами въ кредитныхъ рубляхъ, проистекающими изъ этихъ источниковъ, при чемъ беремъ цифры сначала по цѣлой сѣти и затѣмъ по одной линіи съ высшимъ и низшимъ доходомъ.

На версту дороги.

	Въ среднемъ выводѣ для цѣлой сѣти.		На линіи наибольшей доходности.		На линіи наименьшей доходности.	
	Доходъ отъ пассаж.	Число пассаж.	Доходъ отъ пассаж.	Число пассаж.	Доходъ отъ пассаж.	Число пассаж.
Пруссія.	3,554	8,219	9,180	57,238	875	3,189
Австро-Венгрія. .	2,005	2,681	6,023	5,880	219	489
Россія.	2,283	1,678	17,791	40,704	301	1,067
	Доходъ отъ товар.	Количество товаровъ въ пудахъ.	Доходъ отъ товар.	Количество товаровъ въ пудахъ.	Доходъ отъ товар.	Колич. товар. въ пуд.
Пруссія.	9,236	393,424	23,641	892,650	930	57,803
Австро-Венгрія. .	6,165	145,079	23,818	419,310	675	26,167
Россія.	5,393	84,219	20,743	186,433	705	36,258

Изъ предшествующихъ цифръ видно, что въ каждой изъ трехъ взятыхъ для сравненія странъ высшія по доходу линіи имѣютъ наиболѣе значительную массу движенія; напротивъ, низшему доходу соотвѣтствуетъ и наименьшее движеніе.—Помѣщаемыя въ прибавленіи таблицы валоваго дохода и его факторовъ на русскихъ дорогахъ за 1874 г., еще яснѣе обнаруживаютъ тоже самое. Слѣдованіе русскихъ дорогъ по поверстной суммѣ пассажирскаго дохода въ общихъ чертахъ совпадаетъ съ количествомъ перевезенныхъ пассажировъ; тоже замѣчается и въ товарномъ движеніи. Дороги, стоящія на первыхъ мѣстахъ по массѣ движенія, каковы: для пассажирской перевозки Царскосельская 40,704 пассажира на версту), для товарной—Рязанско-Козловская (355,603 пуд. на версту), Московско-Рязанская (320,165 пуд.), Николаевская (186,433 пуд.), занимаютъ первыя мѣста и по соотвѣтствующему доходу: пассажирскій доходъ Царскосельской дороги равняется 17,791 руб. на версту, товарный доходъ Рязанско-Козловской—18,218 р., Московско-Рязанской—17,020 р., Николаев-

ской — 20,743 р. Напротивъ того, такія дороги, какъ Ярославско-Вологодская и Либавская, изъ которыхъ на первой товарное движеніе равняется на версту всего 10,843 пуд., а на второй—18,431 пуд., имѣютъ и низшія на всей русской сѣти цифры товарнаго дохода, именно: первая—713 р., а вторая—711 р. на версту.

Къ этому же выводу приводитъ сравненіе цѣлыхъ сѣтей и отдѣльныхъ линій за болѣе или менѣе длинный рядъ послѣдующихъ лѣтъ. Такъ на прусской сѣти въ двадцатилѣтіе съ 1854 по 1874 годъ доходъ отъ пассажировъ поднялся съ 2,232 таллеровъ до 3,554 талер. на километръ; за то же время число пассажировъ на километръ поднялось съ 3,194 до 8,284; возрастаніе количества товаровъ съ 39,703 до 121,040 центнеровъ на километръ возвысило и товарный доходъ съ 3,380 тал. до 8,231 тал. на километръ. На русской сѣти въ десятилѣтіе съ 1865 по 1874 г. перевозка и сборы развивались слѣдующимъ образомъ [8]):

	Пассажирское движеніе. НА ВЕРСТУ ДОРОГИ.		Товарное движеніе.	
	Доходъ.	Количество пассажировъ.	Доходъ.	Количество товар. въ пуд.
1865 г.	2,848	1,872	4,229	52,395
1866 »	2,412	1,819	4.127	61.700
1867 »	2.735	1,911	5,395	65.637
1868 »	2,631	1,885	6,034	77,585
1869 »	2,553	1,780	5,863	74,761
1870 »	2,444	1,684	5,262	68,501
1871 »	2,363	1,645	5,106	72.427
1872 »	2,369	1,610	4.495	64,588
1873 »	2,295	1,635	5,732	82,537
1874 »	2,283	1,678	5,393	84,209

Мы видимъ, что пассажирскій сборъ на версту постепенно уменьшается вмѣстѣ съ уменьшеніемъ числа пассажировъ; напротивъ, возрастанію товарной перевозки соотвѣтствуетъ

[8]) См. прилож. табл. II, гдѣ указаны и источники свѣдѣній.

приращеніе и въ товарномъ сборѣ. Въ тѣ годы, когда, какъ, напримѣръ, въ 1869 и въ 1870 г., количество перевозки сокращается противъ предшествующихъ лѣтъ, падаютъ и соотвѣтствующіе сборы; напротивъ, въ такіе годы, какъ 1867 г., а для товарнаго движенія 1873 и 1874 гг., развитіе перевозки влечетъ за собою и ростъ сборовъ.

Однако, при ближайшемъ разсмотрѣніи только что приведенныхъ цифръ обнаруживается, что количество движенія есть не единственное условіе, опредѣляющее размѣръ валоваго дохода. Хотя въ общихъ чертахъ приращеніе массы грузовъ сопровождается приростомъ дохода, но перемѣны въ этихъ двухъ величинахъ совершаются не вполнѣ равномѣрно. Такъ прусская сѣть перевѣшиваетъ русскую по поверстному товарному доходу всего вдвое, а по количеству товаровъ, приходящихся на версту —вчетверо. На той же прусской сѣти въ двадцатилѣтіе, съ 1854 по 1874 г., пассажирскій доходъ поднялся на 40.5%, а число пассажировъ—на 160%. На русской сѣти Николаевская линія, имѣвшая въ 1874 г. на версту вдвое меньше товаровъ, нежели Московско-Рязанская, по товарному доходу стоитъ нисколько не ниже, а даже нѣсколько выше послѣдней.—Что причина различія въ доходѣ не опредѣляется одною неодинаковостью количества перевозимыхъ грузовъ, это всего яснѣе обнаружится, если мы исключимъ изъ разсчета массу перевозки и вычислимъ средній доходъ, приходящійся на каждаго перевезеннаго пассажира и пудъ товаровъ.

	Средній доходъ съ пуда товаровъ:			Средній доходъ съ пассажира:		
	На цѣлой сѣти.	Высшій.	Низшій.	На цѣлой сѣти.	Высшій.	Низшій.
	Копѣйки.			Копѣйки.		
Россія. . . .	6.4	11.1	1.2	136	306	9
Австро-Венгрія. .	4.2	9.5	0.5	75.1	155	20.3
Пруссія	2.4	6.3	0.6	43.2	95.1	5.5

Мы видимъ, что средній доходъ, выручаемый съ каждой перевозимой единицы, представляетъ громадныя различія въ сравниваемыхъ странахъ. Въ Россіи средній сборъ съ пассажира въ $3^{1}/_{2}$ раза выше, а товарный въ — $2^{1}/_{2}$ раза выше,

нежели въ Пруссіи. Если же взять для сравненія отдѣльныя линіи одной и той же страны, то различіе еще больше. Въ Пруссіи высшій доходъ превышаетъ низшій въ пассажирскомъ движеніи въ 18 разъ, а въ товарномъ—въ 10 разъ; въ Россіи высшій сборъ съ пассажира (на Николаевской линіи) превосходитъ низшій (на Риго-Больдерааской) въ 34 раза, а высшій сборъ съ пуда перевѣшиваетъ низшій въ 10 разъ. Отчего же, спрашивается, зависятъ столь крупныя разницы въ сборѣ съ каждой превезенной единицы груза?

б) Ближайшая причина заключается въ неодинаковой *длинѣ средняго пассажирскаго и товарнаго пробѣга*. Провозная плата на желѣзныхъ дорогахъ, при настоящей тарифной системѣ, взимается пропорціонально разстоянію, проходимому по желѣзнымъ дорогамъ пассажирами и товарами. Поэтому, чѣмъ длиннѣе пробѣгъ грузовъ, тѣмъ значительнѣе получаемый съ нихъ доходъ. Дѣйствительно, порядку слѣдованія приведенныхъ выше странъ по среднему доходу съ единицы груза вполнѣ соотвѣтствуетъ и ихъ относительное мѣсто по средней длинѣ пассажирскаго и товарнаго пробѣга.

	Средній проѣздъ пассажира.			Средній пробѣгъ пуда товаровъ.		
	На всей сѣти.	Высшій.	Низшій.	На всей сѣти.	Высшій.	Низшій.
	Верстъ.			Верстъ.		
Россія	106.3	221	6.1	211	386	16.2
Австро-Венгрія.	43.9	115	13	99.2	233	12.9
Пруссія . . .	31.1	67	5.3	78.6	189	9.4

Въ Россіи какъ въ пассажирскомъ, такъ и въ товарномъ движеніи средній пробѣгъ втрое выше, нежели въ Пруссіи; въ такомъ же почти отношеніи находятся, какъ мы видѣли, и средніе сборы, получаемые въ той и другой странѣ съ отдѣльной единицы груза. Громадная разница между отдѣльными желѣзнодорожными линіями по среднему размѣру сбора съ пассажира и пуда груза прямо зависитъ отъ значительныхъ различій въ длинѣ пробѣга. Такъ въ Австріи рѣзко выдѣляется по среднему доходу какъ съ пассажира, такъ и съ пуда товаровъ, Галиційская Карла Людвига дорога, на ко-

торой сборъ съ пассажира составляетъ 1 руб. 55 коп., а съ пуда товара—9 коп. Этотъ высокій доходъ естественно объясняется тѣмъ, что на Галицiйской дорогѣ каждый пассажиръ прошелъ 115 верстъ, а каждый пудъ-товара—233 версты. Изъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ высшая выручка съ пассажира и пуда товаровъ встрѣчается на Николаевской дорогѣ; на нее же приходится и высшій въ странѣ пассажирскій и товарный пробѣгъ. Напротивъ, низшій пассажирскій и товарный доходъ мы встрѣчаемъ на Риго-Больдерааской желѣзной дорогѣ, гдѣ пассажиръ прошелъ въ среднемъ выводѣ всего $6._1$ версты, а пудъ-товара—$16._2$ версты.

Такимъ образомъ валовой доходъ зависитъ не отъ одного количества перевозимыхъ грузовъ, но также и отъ длины ихъ пробѣга. Поэтому числовое выраженіе, соединяющее въ себѣ оба эти фактора движенія, будетъ стоять въ болѣе близкой связи съ величиной валоваго дохода, нежели одно количество перевозимыхъ грузовъ. Такимъ выраженіемъ является въ желѣзно-дорожной статистикѣ произведеніе количества грузовъ (пассажировъ и товаровъ) на длину ихъ пробѣга, — *пассажироверсты, пудоверсты*. Посмотримъ, каково въ разсматриваемыхъ нами трехъ странахъ отношеніе числа пассажироверстъ и пудоверстъ къ соотвѣтствующимъ видамъ дохода.

На версту дороги.

	Въ среднемъ выводѣ для цѣлой сѣти.		На линіи съ наибольшимъ доход.		На линіи съ наимен. доход	
	Доходъ отъ пассаж.	Число пассажироверст. тысячи.	Доходъ отъ пассаж.	Число пассажиро-вер. тысячи.	Доходъ отъ пассаж.	Число пас.-в. тыс.
Пруссія. .	3,554	$255._6$	9,180	$681._6$	875	$87._3$
Австрія. .	2,005	$117._7$	6,023	$268._7$	219	$9._2$
Россія . .	2,283	$177._9$	17,791	$91._0$	250	$19._3$
	Доходъ отъ товаровъ.	Число пудоверстъ тысячи.	Доходъ отъ товаровъ.	Число пудоверстъ тысячи.	Доходъ отъ товар.	Число пуд.-вер. тысячи.
Пруссія. .	9,236	30,856	23,641	101,640	930	532
Австрія. .	6,165	14,388	23,818	58,945	675	817
Россія . .	5,393	17,776	20,743	186,433	705	1,912

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что измѣненія валоваго дохода довольно близко подходятъ къ перемѣнамъ въ количествѣ пассажироверстъ и пудоверстъ. Въ Пруссіи пассажирскій доходъ на версту на 55% выше русскаго, въ то же время количество пассажироверстъ на 44% выше, нежели въ Россіи; въ товарномъ движеніи Пруссія имѣетъ перевѣсъ надъ Россіею по доходу на 71%, по числу пудоверстъ — на 73%. Такое же соотвѣтствіе между количествомъ пассажиро- и пудо-верстъ и соотвѣтствующими сборами замѣчается и на отдѣльныхъ линіяхъ каждой страны.

Однако, при ближайшемъ разсмотрѣніи мы находимъ, что количествомъ грузовъ и длиной ихъ пробѣга еще не исчерпывается совокупность факторовъ, опредѣляющихъ валовой доходъ. Количество пассажироверстъ и пудоверстъ хотя находится въ близкой связи съ величиной валоваго дохода, но полнаго соотвѣтствія здѣсь все-таки не оказывается. Такъ въ Пруссіи и въ Австріи линіи съ высшей доходностью дали, какъ мы видѣли, почти одинаковый поверстный сборъ, а между тѣмъ по числу пудоверстъ наиболѣе доходная прусская линія (Верхне-силезская) вдвое превышаетъ австрійскую (Kais. Ferdin. Nordbahn). Еще болѣе убѣждаетъ въ отсутствіи такого соотвѣтствія вычисленіе средняго дохода, приходящагося на каждую версту, пройденную пассажиромъ и пудомъ товара.

	Средній доходъ съ пудоверсты:			Средній доходъ съ пассажироверсты:		
	Для цѣлой сѣти.	Высшій.	Низшій.	Для цѣлой сѣти.	Высшій.	Низшій.
	Копѣйки.			Копѣйки.		
Россія. . . .	0.0304	0.0490	0.0240	$1._{28}$	$1._{96}$	$1._{07}$
Австро-Венгр.	0.0376	0.0995	0.0304	$1._{60}$	$2._{12}$	$1._{03}$
Пруссія . . .	0.0349	0.0567	0.0248	$1._{61}$	$2._{03}$	$1._{29}$ [9])

Хотя изъ приведенныхъ данныхъ видно, что отдѣльныя желѣзно-дорожныя линіи въ отношеніи средняго дохода съ

[9]) Берлинская городская дорога Verbindungsbahn имѣетъ средній доходъ съ пассажиро-версты 0.66 коп., но ее нельзя причислить къ нормальнымъ линіямъ.

пассажироверсты и пудоверсты сравнительно мало уклоняются какъ между собою, такъ и относительно средняго вывода для цѣлой сѣти, но тѣмъ не менѣе мы не видимъ здѣсь полнаго равенства. Такъ прусская сѣть превышаетъ русскую по среднему сбору съ пассажироверсты на 24%, съ пудоверсты — на 26%. Средній сборъ съ пассажироверсты колеблется на отдѣльныхъ линіяхъ въ Россіи между $1._{96}$ коп. и $1._{07}$ коп., въ Австріи между $2._{12}$ и $1._{03}$ коп. Крайніе предѣлы средняго дохода съ пудо-версты въ Россіи 0.0490 коп. и 0.0240 коп., въ Пруссіи—0.0567 коп. и 0.0248 коп. Мы должны слѣдовательно допустить существованіе еще новаго фактора, вызывающаго эти отклоненія.

в) Такимъ факторомъ является *различіе въ родахъ перевозимыхъ грузовъ.* При установленіи провозной платы желѣзныя дороги повсюду въ настоящее время классифицируютъ товары по цѣнности, а пассажировъ по классамъ вагоновъ, назначая для пассажировъ, занимающихъ мѣста въ первыхъ классахъ и для болѣе цѣнныхъ товаровъ, высшіе тарифы. Какъ велика разница провозной платы въ зависимости отъ родовъ перевозки, можно судить, напримѣръ, изъ того, что у насъ съ пассажироверсты въ I классѣ берется $3^1/_4$ коп., а съ пассажироверсты въ III классѣ $1^1/_4$ коп., или въ $2._6$ разъ менѣе. Въ товарномъ движеніи различіе еще больше: тогда какъ товары I разряда платятъ $^1/_{12}$ коп. съ пудоверсты, у насъ есть грузы, перевозимые по $^1/_{60}$ коп., т. е. за плату, въ пять разъ меньшую. При столь высокихъ разницахъ въ высотѣ провозной платы, взимаемой съ различныхъ родовъ перевозки, средній доходъ съ пудоверсты, естественно, долженъ измѣняться, смотря по тому, въ какихъ пропорціяхъ въ общую массу движенія входятъ различные роды перевозокъ. Дорога, которая по преимуществу перевозитъ пассажировъ высшихъ классовъ или передвигаетъ болѣе цѣнные товары, конечно должна имѣть и высшій доходъ съ пудо- и пассажироверсты. Этимъ именно различіемъ въ распредѣленіи отдѣльныхъ родовъ грузовъ и объясняется значительная часть указанныхъ выше неравенствъ въ среднемъ доходѣ. Такъ въ Россіи, какъ

мы видѣли, средній доходъ съ пассажироверсты былъ ниже, нежели въ Пруссіи и Австріи,—обстоятельство, въ значительной степени зависящее оттого, что въ Россіи пассажиры I и II классовъ составляли въ 1874 г. лишь $15._3$% всего числа пассажировъ [10]), въ Пруссіи же 17%. Изъ отдѣльныхъ линій высокій доходъ съ пассажироверсты на Царскосельской дорогѣ ($1._{96}$ коп.,) прямо зависитъ оттого, что пассажиры первыхъ двухъ классовъ составляютъ на ней 37% [11]) всего числа пассажировъ. Напротивъ, значительно низшій противъ средняго доходъ съ пассажироверсты на Московско-Брестской дорогѣ ($1._{07}$ коп.) объясняется тѣмъ, что въ общемъ числѣ пассажировъ, перевезенныхъ ею въ 1874 году, находилось 32% воинскихъ чиновъ и арестантовъ, перевозимыхъ по особому пониженному тарифу. Тоже мы видимъ и въ товарномъ движеніи. Въ 1874 году Шуйско-Ивановская дорога выручила съ пудоверсты 0.0490 коп., тогда какъ Динабурго-Витебская всего 0.0240 коп., т. е. вдвое меньше. Это различіе станетъ понятнымъ, если мы примемъ во вниманіе, что на Шуйско-Ивановской дорогѣ товары первыхъ трехъ классовъ тарифа составляли 49% всего числа товаровъ, а на Динабурго-Витебской $9._4$% [12]). Болѣе высокій средній доходъ съ пудоверсты на австрійской Nordbahn, нежели на прусской Верхне-Силезской, которымъ объясняется одинаковость величины поверстнаго товарнаго сбора при различіи числа пудовъ и пудо-верстъ вдвое, прямо зависитъ оттого, что товары, перевозимые по высшимъ классамъ тарифа (Frachtgüter der Normalclasse) на австрійской Nordbahn составляютъ 17% всего числа перевезенныхъ пудовъ, а на верхне-силезской—менѣе 1%.

Если мы исключимъ изъ разсчета различіе въ родахъ перевозки и возьмемъ въ отдѣльности средній доходъ съ пассажироверсты каждаго изъ классовъ пассажировъ и съ пудоверсты каждаго изъ разрядовъ товаровъ, то увидимъ въ этомъ отношеніи почти полное единообразіе на всѣхъ дорогахъ. Такъ на всѣхъ русскихъ дорогахъ средній доходъ

[10]) Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1875 г. кн. 6. Стат. Отд., стр. 15.
[11]) Отч. Царскосельской дор. 1874 г.
[12]) Отчеты Шуйско-Иванов. и Динабургско-Вит. дорогъ за 1874 г.

съ пассажироверсты I класса равняется $3^1/_4$ коп., II класса—$2^1/_4$ коп., III класса—$1^1/_4$ коп., Въ Пруссіи [13]) средній доходъ съ пассажироверсты, составлявшій на цѣлой сѣти для I класса $3._{23}$ коп. ($8._1$ пфен.), для II класса $2._{11}$ коп. (5 пф.) и для III класса $1._{28}$ коп. ($3._4$ пф.) колебался на отдѣльныхъ линіяхъ въ I клас. между $4._{01}$ коп. и $2._{76}$ коп., въ II клас. между $2._{38}$ коп. и $1._{62}$ коп., и въ III классѣ между $1._{71}$ коп., и $0._{80}$ коп. Хотя такимъ образомъ и въ доходѣ съ пассажироверсты каждаго класса мы встрѣчаемъ нѣкоторыя различія, но эти разницы прямо зависятъ отъ *высоты провозной цѣны*, назначаемой желѣзнодорожными управленіями, слѣдовательно отъ такого обстоятельства, измѣненія котораго опредѣляются не внѣшними условіями встрѣчаемыми дорогой, а усмотрѣніемъ и разсчетами управляющихъ ею лицъ.

Изъ предшествующаго видно, что *доходы желѣзныхъ дорогъ зависятъ отъ четырехъ факторовъ: количества грузовъ, длины пробѣга грузовъ, рода грузовъ и, наконецъ, высоты тарифовъ*. Перемѣны въ каждомъ изъ этихъ факторовъ отражаются на высотѣ дохода, и на оборотъ всякая перемѣна дохода можетъ находить свое объясненіе единственно въ состояніи какого-либо изъ указанныхъ факторовъ. Такъ какъ и издержки производства, какъ было доказано въ нашемъ сочиненіи «Желѣзнодорожное хозяйство», находятся въ зависимости отъ тѣхъ же факторовъ, то изслѣдованіе условій, оказывающихъ вліяніе на каждый изъ помянутыхъ факторовъ, представляетъ собою важнѣйшую задачу желѣзно-дорожной экономіи. Но прежде, нежели изучать эти отдѣльныя условія, мы обратимъ вниманіе на взаимную зависимость между указанными факторами.

Взаимная связь между факторами валоваго дохода.

1. *Отношеніе родовъ грузовъ къ количеству послѣднихъ.* На желѣзныхъ дорогахъ, какъ и на другихъ путяхъ сообщенія, замѣченъ тотъ фактъ, что низшіе, менѣе цѣнные роды

[13]) Deustche Eisenbahn-Statistik für 1875 S. 79.

грузовъ составляютъ главную долю движенія и даютъ наибольшую сумму дохода. Въ пассажирскомъ движеніи этотъ фактъ выражается въ громадномъ преобладаніи числа лицъ, занимающихъ мѣста въ низшихъ классахъ вагоновъ, надъ лицами, перевозимыми въ вагонахъ высшихъ разрядовъ. Въ товарной перевозкѣ тоже явленіе обнаруживается въ численномъ перевѣсѣ грузовъ, перевозимыхъ по низшимъ тарифамъ надъ прочими.

Фактъ громаднаго преобладанія малоцѣнныхъ грузовъ въ желѣзнодорожной перевозкѣ въ настоящее время всеобщъ и настолько извѣстенъ, что не нуждается въ доказательствахъ. Мы приведемъ нѣсколько данныхъ лишь затѣмъ, чтобы охарактеризовать степень этого преобладанія. Процентное распредѣленіе числа пассажировъ и пассажирскаго дохода по классамъ въ главныхъ странахъ Европы было таково:

	Процентное отношеніе числа пассажировъ.			Процентное отношеніе пассажирскаго дохода.		
	I кл.	II кл.	III кл.	I кл.	II кл.	III кл.
Великобританія. 1874 г.	8.₂	15.₁	76.₉	20.₅	18.₆	68.₉
Пруссія. . . . 1874 »	1.₅	15.₅	83	7.₂	33.₃	59.₅
Австрія. . . . 1875 »	1.₃	13.₂	85.₅	7.₄	28.₆	64
Россія. . . . . 1874 »	2.₃	14.₁	83.₆	8.₈	23.₃	68.₄

Такимъ образомъ повсюду въ Европѣ какъ по количеству, такъ и по доставляемому доходу, пассажиры III класса играютъ главную роль въ общей массѣ движенія.—Тоже нужно сказать о товарной перевозкѣ. Въ Великобританіи въ 1874 г. грузы, такъ называемаго минеральнаго (Minerals) класса, перевозимые по низшему разряду тарифовъ, составляли 67% всего числа грузовъ. Въ Пруссіи грузы малоцѣнные, перевозимые по низшимъ тарифамъ полными вагонами, въ количествѣ не менѣе 100 центнеровъ за разъ, въ 1874 г. составляли 81% всего товарнаго движенія и доставили $63._3$% всего товарнаго дохода. Въ Россіи по вычисленію Фонъ-Дервиза [14]) выручка за

[14]) *Фонъ-Дервизъ* „Сборникъ„ стр. XLV.

перевозку грузовъ по уменьшенному тарифу (ниже $^{1}/_{24}$ коп. съ пудоверсты) составляла въ 1874 г. $54._{37}\%$ всего товарнаго дохода. По собственному нашему вычисленію [15]) багажъ и товары первыхъ трехъ классовъ тарифа ($^{1}/_{12}$, $^{1}/_{18}$ и $^{1}/_{24}$ коп. съ пудоверсты) составляли въ 1869 г. на русской сѣти $26._{7}\%$ а въ 1870 г. $28._{2}\%$, а грузы, перевозимые по пониженнымъ тарифамъ, равнялись въ 1869 г. $73._{3}\%$, а въ 1870 г. $71._{8}\%$. Выручка за товары первыхъ трехъ классовъ составляла въ 1869 г. $44._{8}$, а въ 1870 г. $51._{1}\%$ всего товарнаго дохода; на пониженные же классы приходилось въ 1869 г. $55._{2}\%$, а въ 1870 г.—$48._{9}\%$ товарнаго дохода.

Нужно, впрочемъ, замѣтить, что въ первое время послѣ появленія желѣзныхъ дорогъ существовали иные взгляды на значеніе отдѣльныхъ родовъ желѣзнодорожной перевозки. Многіе компетентные писатели, напримѣръ, Фр. Листъ въ Германіи, полагали, что желѣзныя дороги будутъ извлекать главный доходъ изъ передвиженія болѣе цѣнныхъ товаровъ и пассажировъ высшихъ классовъ. Слѣды такого взгляда отразились и на самомъ устройствѣ эксплуатаціи. Пассажиры третьяго класса въ первое время, и отчасти до сихъ поръ, далеко не пользуются тѣми удобствами при перевозкѣ, какъ пассажиры высшихъ классовъ. Извѣстно, что въ Англіи долгое время возили публику III класса въ открытыхъ платформахъ, не имѣвшихъ даже сидѣній. Повсюду въ Европѣ до послѣдняго времени курьерскіе поѣзды, самые быстрые по движенію и самые удобные по распредѣленію времени прихода и отхода, состоятъ изъ вагоновъ одного перваго или же перваго и втораго классовъ. Что касается до товаровъ, то разряды ихъ, перевозимые по пониженному тарифу, обыкновенно сохраняются менѣе тщательно и перевозятся съ меньшею быстротой. Но подобное воззрѣніе на малоцѣнныя перевозки вполнѣ опровергнуто повсемѣстнымъ опытомъ. Впрочемъ, едва ли даже нуженъ былъ спеціальный опытъ, чтобы убѣдиться, что оно

---

15) Вычисленіе это было произведено нами для 22 желѣзныхъ дорогъ по отчетамъ за 1869 и 1870 годъ. Помѣщая здѣсь результаты, мы не могли напечатать самихъ таблицъ, вслѣдствіе значительнаго ихъ объема.

основывалось на одномъ недоразумѣніи. Каждый знаетъ, что при современномъ распредѣленіи народнаго богатства лица съ малыми доходами составляютъ громадное большинство народа; такъ какъ человѣкъ, которому приходится дорожить каждою копѣйкой, конечно, избираетъ для себя самое дешевое мѣсто въ вагонахъ, то понятно, что наибольшее движеніе, а вслѣдствіе того и наибольшій доходъ должны падать именно на пассажировъ III класса. Что касается до товаровъ, то опять фактъ общеизвѣстный, что въ общей массѣ народнаго производства значительнѣйшая доля принадлежитъ повсюду громоздкимъ и малоцѣннымъ предметамъ, такъ какъ по устройству природы человѣка и по законамъ внѣшняго міра важнѣйшія человѣческія нужды, именно потребности питанія, жилища и отопленія, удовлетворяются главнымъ образомъ при помощи такого рода предметовъ. Весь вопросъ могъ состоять только въ томъ, удастся ли желѣзнымъ дорогамъ привлечь къ себѣ громоздкіе товары; но этотъ вопросъ, въ силу собственнаго интереса желѣзныхъ дорогъ, не могъ быть разрѣшенъ иначе, какъ въ положительномъ смыслѣ: въ противномъ случаѣ желѣзныя дороги остались бы безъ движенія и дохода.

Если такимъ образомъ мы должны признать за доказанное то положеніе, что наибольшее количество желѣзнодорожныхъ грузовъ принадлежитъ къ низшимъ малоцѣннымъ категоріямъ, то отсюда прямо вытекаетъ выводъ, что лишь желѣзныя дороги, обладающія въ ихъ районахъ значительной массой малоцѣнныхъ грузовъ, могутъ разсчитывать на крупное движеніе и доходъ. Дѣйствительность вполнѣ соотвѣтствуетъ этому выводу. Въ пассажирскомъ движеніи самою значительною плотностью отличаются тѣ дороги, гдѣ процентъ низшихъ классовъ, III и IV, выше средняго для страны уровня. Такъ на Берлинской окружной дорогѣ (Berliner Verbindundsbahn), которая имѣла на версту наибольшее число пассажировъ въ Пруссіи, третій классъ составлялъ въ 1874 г. 95% всего движенія и далъ 88% всего дохода. На извѣстныхъ по громадному пассажирскому движенію дорогахъ Пруссіи, Нижне-Силезской и Верхне-Силезской, пассажировъ III и IV классовъ было на первой 90.2%, на второй — 89.1%.

Изъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ значительнѣйшія по повёрстному количеству пассажировъ дороги, каковы, Московско-Рязанская, Николаевская, Московско-Нижегородская, имѣли въ 1870 г. пассажировъ III класса, вмѣстѣ съ войсками отъ 84% (Николаевская) до 90.4% (Московско-Рязанская) [16]. Тоже правило еще въ большей мѣрѣ примѣняется къ товарному движенію. Въ Пруссіи самыя важныя по товарному движенію дороги перевозятъ почти исключительно малоцѣнные грузы наполными вагонами и отъ нихъ именно получаютъ наибольшую долю своего дохода. Такъ на дорогѣ Bergisch-Märkische, занимающей въ Прусской сѣти первое мѣсто по размѣрамъ товарнаго движенія, грузы, перевозимые полными вагонами, составляли въ 1874 г. 88%; на Верхне-Силезской линіи, стоящей выше всѣхъ другихъ дорогъ Пруссіи по поверстному доходу отъ товарной перевозки, товары, перевозимые цѣлыми вагонами, равнялись 90.9% всей массы грузовъ и дали 89.8% всего товарнаго дохода. Въ Россіи изъ линій, отличающихся наибольшею плотностью товарнаго движенія, выручка за перевозку грузовъ, таксированныхъ по низшимъ тарифамъ (ниже 1/24 коп.), въ 1873 году составляла на Николаевской 73%, Московско-Рязанской— 80%, Рязанско-Козловской—75.3%, Одесской—79.9%, Орловско-Витебской—86.4%, Рыбинско-Бологовской—89.4% [17]. Напротивъ того, изъ такихъ линій, гдѣ малоцѣнные товары составляютъ очень малую долю всего движенія, большая часть не отличались значительной выручкой. Таковы: Ярославско-Вологодская, гдѣ низшіе грузы составляли лишь 29.3%, Варшавско-Бромберская (29.5%), Шуйско-Ивановская 1 отд. (29.5%).

Распространеніе болѣе правильныхъ взглядовъ на значеніе малоцѣнныхъ грузовъ для доходности дорогъ отразилось измѣненіемъ въ самой эксплуатаціонной политикѣ. Чтобы привлечь громоздкіе товары, желѣзныя дороги стали наперерывъ понижать тарифы. Большая часть заботливости желѣзнодорож-

---

16) Журналъ Министерства Пут. Сообщ. 1875 г., кн. 6, Стат Отд., стр. 16.

17) *Фонъ-Дервизъ* „Сборникъ", стр. XLVI.

ныхъ управленій перенеслась на эти малоцѣнные грузы. Тогда какъ въ высшихъ разрядахъ перевозки провозная плата по цѣлымъ годамъ остается безъ измѣненія, тарифы на малоцѣнные грузы подвергаются пересмотру при малѣйшемъ измѣненіи условій производства или сбыта. Для нихъ преимущественно изобрѣтены такъ называемы дифференціальные тарифы, въ которыхъ разсчитанная на версту провозная плата понижается при перевозкѣ на значительныхъ разстояніяхъ. Это предпочтительное вниманіе, оказываемое малоцѣннымъ грузамъ, начинаетъ даже возбуждать противъ себя ропотъ со стороны отправителей менѣе покровительствуемыхъ цѣнныхъ грузовъ [18].—Въ пассажирскомъ движеніи неравенство въ обращеніи съ пассажирами низшихъ классовъ держалось сравнительно долѣе, но и здѣсь постепенно пробиваютъ себѣ дорогу новые взгляды. Не говоря уже о томъ, что перевозка пассажировъ III клас. въ открытыхъ вагонахъ теперь отошла въ область преданій, въ настоящее время въ главнѣйшихъ странахъ Европы проявляется стремленіе сгладить послѣднее оставшееся неравенство,—допустить пассажировъ III класса во всѣ разряды поѣздовъ Иниціатива этой реформы принадлежитъ Англіи. Въ 1872 г. одна крупная англійская желѣзнодорожная компанія Midland, которая до тѣхъ поръ отправляла курьерскіе поѣзды только съ I и II классами, попробовала прибавить къ этимъ поѣздамъ вагоны III класса. Успѣхъ этой мѣры превзошелъ всѣ ожиданія. Въ первые же годы послѣ реформы число пассажировъ III класса поднялось по линіямъ компаніи Midland съ 14 до 22 мил. человѣкъ, тогда какъ число пассажировъ II класса уменьшилось всего на 1 мил. человѣкъ. Доходы отъ пассажирскаго движенія, благодаря этой мѣрѣ, возрасли съ 28 мил. до $37^1/_2$ мил. франковъ. Такъ какъ поѣзды стали наполняться гораздо сильнѣе прежняго, то валовой доходъ съ километра, пройденнаго поѣздомъ, увеличился съ $2._5$ до $3._8$ франка, а чистый доходъ—съ $1._2$ до $1._8$ франка. Успѣхъ опыта побудилъ всѣ англійскія компаніи послѣдовать примѣру Midland, и

---

[18]) Въ Германіи существуетъ цѣлая литература сочиненій и брошюръ, направленныхъ противъ дифференціальныхъ тарифовъ.

теперь въ цѣлой Англіи, за исключеніемъ небольшаго числа линій, пассажиры могутъ пользоваться всѣми поѣздами, какую бы скорость ни имѣли послѣдніе. Этимъ именно преобразованіемъ объясняется громадный приростъ пассажирскаго движенія и дохода въ Англіи за время съ 1872 по 1875 г. Съ легкой руки Англіи подобную же перемѣну предполагаетъ ввести и Франція. На сдѣланное въ 1876 г. предложеніе правительства о введеніи вагоновъ III класса во всѣ поѣзды двѣ крупныя компаніи, Орлеанская и Западная, уже изъявили полное согласіе, а остальныя, вѣроятно, не замедлятъ послѣдовать ихъ примѣру [19]). Въ виду подобныхъ примѣровъ нельзя не удивляться, что у насъ въ Россіи курьерскіе поѣзды до сихъ поръ отправляются лишь съ вагонами первыхъ двухъ классовъ. Подобное отношеніе къ интересамъ третьяго класса представляется у насъ тѣмъ болѣе страннымъ, что нигдѣ въ Европѣ этотъ классъ не составляетъ, какъ мы видѣли, столь значительной доли движенія, какъ въ Россіи [20]).

---

19) Journal de la Société Statistique de Paris. 1877. № 2, p. 50—55.

20) Замѣчательно, что курьерскіе поѣзды, пользующіеся исключительными удобствами въ отношеніи быстроты движенія, безостановочности прямыхъ сообщеній, и времени отхода и прихода, на большей части русскихъ желѣзныхъ дорогъ не только не приносятъ чистаго дохода, но даже влекутъ за собою крупный убытокъ, возмѣщаемый изъ сборовъ съ другихъ статей перевозки. Такъ Петербурго-Варшавская желѣзная дорога, отправляющая ежедневно по два курьерскихъ поѣзда безъ III класса, перевезла въ 1875 г. въ этихъ поѣздахъ 12 тыс. человѣкъ изъ 1.682 тыс. и выручила отъ нихъ 102 тыс. р. изъ 3.294 тыс. р. всего пассажирскаго дохода. (Отч. Главн. Общ. Р. Ж. Д. за 1875 г. Стат. движ. и выр. Петерб. Варш. лин.). Если принять въ соображеніе, что Петербурго-Варшавская дорога, при двухъ ежедневныхъ курьерскихъ поѣздахъ, отправила ихъ 730 въ годъ, что въ 1875 г. каждый пассажирскій поѣздъ прошелъ среднимъ числомъ 411 верстъ, что въ томъ же году каждая верста поѣзда обошлась самой дорогѣ въ 1 р. 19 коп., то выйдетъ, что за удовольствіе отправлять курьерскіе поѣзды Петербурго-Варшавская дорога къ выручкѣ, получаемой отъ этихъ поѣздовъ, добавила болѣе 250 тыс. рублей, или на каждаго пассажира 20 рублей слишкомъ. Нѣтъ сомнѣнія, что и на другихъ нашихъ дорогахъ пассажирамъ низшихъ классовъ приходится точно также оплачивать изъ доставляемаго ими дохода удобства, которыми за ихъ счетъ пользуются немногія лица, путешествующія въ курьерскихъ поѣздахъ.

2. *Отношеніе родовъ грузовъ къ пробѣгу.* Статистическія данныя обнаруживаютъ повсюду зависимость длины пробѣга отъ родовъ перевозимыхъ грузовъ. Грузы высшихъ категорій передвигаются желѣзными дорогами на болѣе длинныя разстоянія, нежели грузы низшихъ разрядовъ. Это явленіе, наблюдаемое, какъ на цѣлыхъ европейскихъ сѣтяхъ, такъ и на отдѣльныхъ линіяхъ, замѣчается и въ пассажирскомъ, и въ товарномъ движеніи.

Пассажиры проходятъ тѣмъ большее разстояніе, чѣмъ выше занимаемый ими классъ, такъ что самый длинный пробѣгъ приходится на пассажировъ I класса, самый короткій на пассажировъ III и IV классовъ. Такъ пробѣгъ пассажировъ по отдѣльнымъ классамъ вагоновъ былъ:

		Средній пробѣгъ всѣхъ классовъ.	I класса.	II класса.	III класса.
		Километры.			
Пруссія . .	1874 г.	33.5	67	44.8	27.2
Германія . .	1875 »	30	63.4	40.9	24.4
Австрія . .	1875 »	46.8	116.8	65.7	40.5
Франція [21]):					
Nord. . . .	1867 »	43.5	95	47.1	34.4
Lyon. . . .	— »	65.5	179.4	82.3	53
Midi. . . .	— »	51.2	92.3	60.5	45.3

Изъ данныхъ о пассажирскомъ пробѣгѣ по классамъ, приведенныхъ въ сборникѣ Фонъ-Дервиза за 1873 г., видно, что тоже явленіе замѣчается на громадномъ большинствѣ русскихъ дорогъ [22]). Вотъ нѣсколько линій для примѣра.

Средній пробѣгъ пассажира въ верстахъ:

	Безъ различія классовъ.	I клас.	II клас.	III клас.
Николаевская.	229	485	249	213
Московско-Нижегородская.	126	232	146	108
Одесская	134	180	135	124
Харьково-Николаевская . .	94	130	99	77
Варшавско-Вѣнская . . .	69	117	82	60
Финляндская	45	60	46	42

[21]) *M. Block.* Statistique de la France. II. 347.

[22]) *Фонъ-Дервизъ,* „Сборникъ“ табл. IV.

Мы нарочно взяли линіи, лежащія при совершенно различныхъ условіяхъ, имѣющія не одинаковое протяженіе, и различную среднюю длину пассажирскаго пробѣга; но тѣмъ не менѣе на всѣхъ этихъ дорогахъ замѣчаемъ тоже самое, что видѣли на приведенныхъ выше заграничныхъ сѣтяхъ, именно: длина пробѣга тѣмъ меньше, чѣмъ ниже классъ, занимаемый пассажиромъ.

Въ товарномъ движеніи разсматриваемый нами фактъ выражается въ постепенномъ уменьшеніи длины пробѣга, по мѣрѣ перехода къ менѣе цѣннымъ грузамъ. Въ Пруссіи въ 1874 году средній пробѣгъ каждаго центнера грузовъ, перевозимыхъ попудно, равнялся въ разрядѣ товаровъ нормальнаго тарифа $108._7$ километрамъ, а въ разрядѣ товаровъ пониженнаго тарифа—$93._1$ километ. Въ грузахъ, перевозимыхъ повагонно, каждый центнеръ товаровъ высшей категоріи (отправляемыхъ въ количествѣ не менѣе 100 центн. за разъ) прошелъ среднимъ числомъ $99._5$ километр., а низшей категоріи (отправляемыхъ въ количествѣ не менѣе 200 центнеровъ за разъ) только 82 килом. [23]). Въ Австріи каждая тонна товаровъ большой скорости прошла 141 килом.,—товаровъ нормальнаго класса 108 кил.,—товаровъ пониженнаго класса 126 килом.,—каменнаго угля 79 килом. [24]). На русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе дробности тарифной классификаціи, трудно прослѣдить вѣрность изложеннаго обобщенія, но поскольку намъ удалось ознакомиться съ этимъ явленіемъ по желѣзно-дорожнымъ отчетамъ, оно имѣетъ мѣсто на большей части русскихъ линій, работающихъ по преимуществу для мѣстнаго сообщенія.

Однообразіе въ повтореніи изложенныхъ фактовъ побуждаетъ искать объясненія его въ какихъ-либо причинахъ общаго характера. По отношенію къ пассажирамъ болѣе длинный пробѣгъ высшихъ классовъ зависитъ, по всей вѣроятности, отъ двухъ обстоятельствъ. Менѣе достаточные слои общества, пользующіеся вагонами низшихъ классовъ, вынуждены, вслѣдствіе самой ограниченности своихъ средствъ, избѣгать переѣздовъ

23) Statistische Nachrichtin f. 1874 г. 103.

24) Deutsche Eisenbahn-Statistik f. 1875, стр. 18.

на далекія разстоянія и довольствоваться ближайшими сношеніями, тогда какъ для лицъ, болѣе достаточныхъ, длинный переѣздъ не составляетъ крупнаго разсчета. Съ другой стороны есть основаніе предполагать, что лица одного и того же достатка при короткихъ переѣздахъ пользуются вагонами III класса, а при путешествіи на длинныя разстоянія избираютъ мѣста въ высшихъ классахъ, такъ какъ меньшія удобства III класса и меньшая быстрота перевозки, мало замѣтныя при короткихъ передвиженіяхъ, становятся чувствительными при длинныхъ переѣздахъ. Что же касается до товарнаго движенія, то разница въ длинѣ пробѣга естественно объясняется меньшею обращаемостью болѣе громоздкихъ товаровъ: чѣмъ меньше стоимость товара, сравнительно съ его объемомъ и вѣсомъ, тѣмъ ограниченнѣе районъ, въ которомъ можно съ выгодой сбывать этотъ товаръ.

3. *Отношеніе количества грузовъ къ пробѣгу.* Количество грузовъ, перевозимыхъ желѣзною дорогой, зависитъ отъ совершенно иныхъ условій, чѣмъ разстоянія проходимыя грузами. Однако, при сравненіи статистическихъ данныхъ обнаруживается, что между двумя упомянутыми факторами движенія существуетъ своего рода взаимодѣйствіе, въ силу котораго перемѣна въ одномъ изъ нихъ вызываетъ перемѣну и въ другомъ. Характеръ этого взаимодѣйствія можно выразить слѣдующей формулой: количество грузовъ, перевозимыхъ желѣзной дорогой находится въ обратномъ отношеніи къ длинѣ ихъ пробѣга.

Взаимная зависимость между массой движенія и пробѣгомъ была замѣчена еще въ 40-хъ годахъ во Франціи. Инженеръ Minard, производя разработку данныхъ о пассажирскомъ движеніи на французскихъ дорогахъ, сдѣлалъ наблюденіе, что наибольшее количество пассажировъ проходитъ самыя малыя разстоянія, и что затѣмъ по мѣрѣ возрастанія пробѣга уменьшается и число пассажировъ. Это открытіе обратило на себя всеобщее вниманіе и произвело перемѣну въ взглядахъ на выборъ направленій для новыхъ линій. Съ тѣхъ поръ наблюденіе Minard'a сдѣлалось аксіомой, и воспроизводилось во всѣхъ спе-

ціальныхъ сочиненіяхъ. Посмотримъ, въ какой степени оно справедливо и чѣмъ оно объясняется.

Желѣзнодорожная статистика показываетъ, что плотность движенія грузовъ въ отдѣльныхъ странахъ тѣмъ значительнѣе, чѣмъ меньше средній пробѣгъ. Вотъ данныя относительно нѣкоторыхъ странъ:

	Число пассажировъ на версту	Средній пробѣгъ въ верстахъ	Число пудовъ на версту	Средній пробѣгъ въ верстахъ
Россія 1874. г.	1,678	106.3	84,219	211
Австро-Венгрія 1875 г. .	2,686	43.9	145,079	99.2
Пруссія 1874 г.	8,219	31.1	393,424	78.6

Въ Россіи средній пробѣгъ какъ пассажировъ, такъ и товаровъ втрое больше, чѣмъ въ Пруссіи; напротивъ, поверстная цифра пассажировъ и грузовъ вчетверо меньше. Еще яснѣе обнаруживается тотъ же фактъ при сравненіи отдѣльныхъ линій. Наибольшая плотность пассажирскаго движенія замѣчается на желѣзныхъ дорогахъ, проходящихъ внутри большихъ городовъ, каковы, напримѣръ: Лондонская—Metropolitan, Парижская—Ceinture de Paris и Берлинская—Verbindungsbahn. На первой изъ этихъ дорогъ въ 1874 году было перевезено на версту 2.948,100. ч., на второй въ 1869 — 185,800 [25]), на третьей въ 1874—42,280 человѣкъ, при чемъ на всѣхъ упомянутыхъ дорогахъ средній пассажирскій пробѣгъ не превышаетъ двухъ-трехъ верстъ. За ними идутъ короткія линіи, соединяющія большіе города съ ихъ ближайшими окрестностями; таковы у насъ: Царскосельская дорога, которая, при среднемъ пробѣгѣ пассажировъ въ 22 версты, перевезла въ 1874 г. на версту 40,704 пассажира, Риго-Больдерааская, имѣвшая въ 1874 г., при пробѣгѣ въ 6 верстъ, 27,674 пассажировъ на версту. Напротивъ, за исключеніемъ Николаевской дороги, всѣ русскія линіи, на которыхъ средній пробѣгъ пассажировъ былъ выше средней цифры для всей сѣти, имѣли и поверстное количество пассажировъ ниже средняго. Таковы дороги Курско-Кіевская, Курско-Харьково-Азовская, Московско-Брестская, Грязе-Царицынская и др.—Къ этому же заключенію приводитъ сравне-

25) *M. Block*. Stat. de la France, II. 346.

ніе перемѣнъ въ количествѣ пассажировъ и длинѣ пробѣга, совершающихся въ теченіе времени. Такъ въ Пруссіи въ 20 лѣтъ, съ 1854 по 1874 г., поверстное количество пассажировъ поднялось съ 3,194 до 8,219, за тоже время средній пробѣгъ пассажира [26]) съ 40 верстъ упалъ на 31 вер. Во Франціи замѣченъ подобный же фактъ. Въ 25 лѣтъ съ 1855 по 1870 г. число пассажировъ на французской сѣти поднялось съ 32.$_9$ до 111.$_1$ милл. человѣкъ, а между тѣмъ средній пробѣгъ пассажира упалъ съ 55.$_3$ до 37 кил.[27]) Нѣкоторое сокращеніе пробѣга при возрастаніи массы грузовъ наблюдается и въ Россіи, хотя вслѣдствіе непродолжительности періода наблюденія здѣсь оно выступаетъ съ меньшею рѣзкостью: въ девятилѣтіе съ 1866 по 1874 г. число пассажировъ на русской сѣти возрасло вчетверо, поднявшись съ 7.$_6$ до 27 милл. человѣкъ, а масса перевезенныхъ грузовъ ушестерилась, увеличившись съ 216 до 1,356 милл. пудовъ; за тотъ же періодъ средній пробѣгъ пассажира упалъ съ 119 до 106.$_3$ верстъ, а средній пробѣгъ пуда товара—съ 218 до 210.$_7$ верстъ.

Всего яснѣе разсматриваемое положеніе подтверждается вычисленіями, въ которыхъ вся масса грузовъ на отдѣльныхъ сѣтяхъ или линіяхъ распредѣляется на нѣсколько категорій по длинѣ пробѣга. Почти повсюду наблюдено, что наибольшая часть желѣзно-дорожныхъ грузовъ проходитъ самыя малыя разстоянія, такъ что грузы съ длиннымъ пробѣгомъ составляютъ обыкновенно меньшую долю движенія. Такъ во Франціи, въ 1869 году, изъ 113 мил. пассажировъ 40.$_6$ мил. человѣкъ проѣхали каждый менѣе 10 кил., 27.$_6$ мил. человѣкъ—отъ 10 до 20 кил. и только 45,$_4$ мил. человѣкъ—болѣе 20 кил. [28]). Такимъ образомъ въ этой обширной странѣ 60% всѣхъ пассажировъ сдѣлали ничтожный переѣздъ менѣе, чѣмъ въ 20 километровъ. Въ Саксоніи, въ 1871 году, число пассажировъ, проѣхавшихъ менѣе 3 миль, равнялось 61.$_3$% [29]).—

---

26) Statistische Nachrichten fur 1874. 25.

27) *M. Block.* Statistique de la France II. 348.

28) *M. Block.* Statistique de la France. II. 346.

29) Statistischer Bericht über die Säschischen Eisenbahnen fur 1871.

Товары вообще проходятъ не столь короткія разстоянія, какъ пассажиры, но и въ товарномъ движеніи большею частію замѣчено преобладаніе грузовъ съ короткимъ пробѣгомъ. Такъ въ Саксоніи, въ 1871 г., изъ 107,713 центнер. всѣхъ грузовъ 75,794 или $70._4\%$ всего числа прошли отъ 1 до $12^1/_2$ миль и только 31,919 центн. отъ $12^1/_2$ до $52^1/_2$ миль. Для русской сѣти не существуетъ подобнаго рода вычисленій, но несомнѣнно, что въ значительномъ числѣ случаевъ и къ ней примѣняется указанное наблюденіе, такъ какъ изъ отчетовъ видно, что на многихъ линіяхъ бо́льшая часть пассажировъ и товаровъ проходятъ лишь одну или двѣ станціи. [30]).

Объясненіе изложенныхъ статистическихъ фактовъ можетъ быть отчасти выведено изъ двухъ доказанныхъ ранѣе положеній. Мы видѣли, что въ общей массѣ желѣзно-дорожнаго движенія главную долю составляютъ низшіе малоцѣнные грузы, отъ степени обилія которыхъ главнымъ образомъ и зависятъ различія въ количествѣ перевозки на отдѣльныхъ линіяхъ. Мы видѣли, съ другой стороны, что малоцѣнные грузы проходятъ вообще болѣе короткія разстоянія, нежели грузы высшихъ категорій. Отсюда прямо слѣдуетъ, что на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ должны преобладать грузы короткаго пробѣга, которые и оказываютъ вліяніе на средній выводъ. Но и помимо этого объясненія, разсматриваемый фактъ можетъ зависѣть отъ самыхъ условій общежитія. Разстояніе составляетъ важнѣйшее препятствіе для сношеній людей между собою; затраты времени и издержекъ, сопряженныя съ отдаленнымъ переходомъ или переѣздомъ, побуждаютъ людей ограничивать взаимныя сношенія случаями крайней необходимости. Напротивъ, чѣмъ меньше пространство, раздѣляющее людей, тѣмъ больше связей завязывается между ними и тѣмъ чаще возникаетъ надобность во взаимныхъ свиданіяхъ. Въ товарномъ движеніи вліяніе разстоянія обнаруживается еще прямѣе. На небольшихъ разстояніяхъ, вслѣдствіе незначительности издержекъ доставки, яв-

---

[30]) Ограниченія этого вывода на нѣкоторыхъ частяхъ русской сѣти будутъ указаны въ дальнѣйшемъ изложеніи.

ляется возможность перемѣщать множество такихъ товаровъ, которые по своей малоцѣнности не могутъ выдержать болѣе отдаленной перевозки, каковы, напримѣръ: камень, топливо, земледѣльческія удобренія. Съ другой стороны, дешевизна перевозки на короткихъ разстояніяхъ держитъ на сравнительно низкомъ уровнѣ цѣнность всякаго рода товаровъ на потребительныхъ рынкахъ, и потому, въ силу закона зависимости спроса отъ высоты цѣнъ, увеличиваетъ потребленіе товаровъ.

Мы разсмотрѣли взаимную зависимость главныхъ факторовъ желѣзнодорожнаго движенія,—количества грузовъ, ихъ родовъ и ихъ пробѣга [31]. Теперь намъ предстоитъ изучить условія, опредѣляющія каждый изъ этихъ факторовъ въ отдѣльности. Изъ всѣхъ перечисленныхъ факторовъ важнѣйшая роль по степени вліянія на судьбу желѣзнодорожныхъ предпріятій принадлежитъ количеству грузовъ, которому поэтому мы и посвятимъ наибольшую долю вниманія. Такъ какъ условія, дѣйствующія въ пассажирскомъ и товарномъ движеніи не одинаковы, то мы подвергнемъ тотъ и другой родъ перевозки особому анализу, при чемъ въ настоящемъ трудѣ остановимся на товарномъ движеніи, вслѣдствіе преобладающаго значенія послѣдняго на современныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Предметомъ слѣдующей и дальнѣйшихъ главъ будетъ изслѣдованіе различныхъ причинъ, опредѣляющихъ количество товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

---

[31] Вліяніе тарифовъ на остальные факторы будетъ изложено въ другомъ мѣстѣ.

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ.

А. КОЛИЧЕСТВО ТОВАРНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

ГЛАВА III.

ГЛАВНЫЕ ТОКИ ТОВАРНАГО ДВИЖЕНІЯ.

Раздѣленіе занятій въ странѣ, какъ основа товарнаго движенія. Два тока товарныхъ грузовъ, прямой и обратный, вызываемые обмѣномъ.— Распредѣленіе товарныхъ грузовъ на прямые и обратные въ Россіи.— 1. Неравномѣрность прямыхъ и обратныхъ токовъ и ея объясненіе.— 2. Большая зависимость массы товарнаго движенія на отдѣльныхъ линіяхъ отъ прямыхъ, нежели отъ обратныхъ токовъ. — 3. Зависимость обратныхъ токовъ отъ прямыхъ. — 4. Постоянство направленій грузовыхъ токовъ.—Раздѣленіе грузовъ русской сѣти по районамъ ихъ слѣдованія и наблюдаемыя при этомъ особенности въ распредѣленіи прямыхъ и обратныхъ грузовъ: 1. Преобладаніе сѣвернаго тяготѣнія грузовъ въ Россіи. 2. Отношеніе между прямыми и обратными токами въ отдѣльныхъ районахъ. 3. Большее количество прямыхъ и обратныхъ грузовъ на пограничныхъ линіяхъ каждаго района, нежели на внутреннихъ. 4. Большая равномѣрность товарныхъ токовъ на пограничныхъ, нежели на внутреннихъ дорогахъ.

Движеніе товаровъ по желѣзной дорогѣ вытекаетъ изъ необходимости обмѣна между продуктами разныхъ мѣстностей. Мѣстность, которая довольствуется собственными произведеніями, какъ бы она ни изобиловала послѣдними, не имѣетъ надобности въ транспортѣ. Необходимость обмѣна зависитъ прежде всего отъ разнообразія естественныхъ условій, среди которыхъ живутъ люди. Природа неравномѣрно распредѣлила по земной поверхности свои дары; группы человѣческаго рода, осѣдая на разныхъ частяхъ этой поверхности, встрѣчали неодинаковое обиліе и неодинаковые роды ея даровъ. Отсю-

да во всѣ времена разница природной обстановки вызывала обмѣнъ характеристическихъ произведеній каждаго пояса. Но къ этой исконной причинѣ обмѣна исторія присоединяетъ другую. Въ первобытныхъ обществахъ люди живутъ въ состояніи такъ называемаго натуральнаго хозяйства, сами производя все нужное и потребляя все производимое. Съ теченіемъ времени возрастаніе населенія вызываетъ необходимость перейдти къ раздѣленію труда, которое въ столь значительной степени увеличиваетъ производительность человѣческой работы; сосредоточиваясь на одномъ какомъ-либо родѣ продуктовъ, человѣкъ получаетъ всѣ прочіе путемъ обмѣна. Такимъ образомъ обмѣнъ въ широкомъ видѣ является плодомъ исторіи; но тѣмъ не менѣе онъ привязывается къ первоначальнымъ природнымъ разновидностямъ. Каждый человѣкъ или группа людей, каждая мѣстность, сосредоточиваясь, въ силу необходимости раздѣленія труда, на отдѣльномъ занятіи, выбираютъ такіе его роды, которые наиболѣе поощряются мѣстными условіями.

Такимъ образомъ подъ вліяніемъ разнообразія природныхъ условій, усиливаемаго историческимъ развитіемъ раздѣленія труда, устанавливается въ странѣ хозяйственная противоположность между различными ея пунктами: производство извѣстнаго рода продуктовъ сосредоточивается въ одномъ пунктѣ, а потребленіе—въ другомъ. Такъ какъ между тѣмъ потребности человѣка многосторонни, то разъ сложилась подобная противоположность, перемѣщеніе товаровъ является неизбѣжнымъ средствомъ удовлетворенія человѣческихъ потребностей. Отсюда, чѣмъ полнѣе успѣла разбиться страна на такіе производительные центры (напримѣръ, промышленные округа Англіи), тѣмъ значительнѣе дѣятельность перевозочныхъ предпріятій. Если раздѣленіе труда въ странѣ зашло такъ далеко, что ни одна хозяйственная единица не производитъ издѣлій иначе, какъ на обмѣнъ и, если притомъ эти производящія на обмѣнъ хозяйственныя единицы, находятся на извѣстномъ одна отъ другой разстояніи, то въ такомъ случаѣ сумма товаровъ, требующихъ услугъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, будетъ равняться суммѣ всѣхъ произво-

димыхъ этою страною предметовъ. Но въ дѣйствительности мы нигдѣ не находимъ такого состоянія хозяйства; даже въ странахъ, усвоившихъ себѣ самую высокую ступень современной экономической культуры (какъ Англія, Бельгія), встрѣчаются мѣстности и классы населенія, гдѣ еще сохраняются остатки прежняго натуральнаго хозяйства. Однако, чѣмъ болѣе страна приближается къ указанному выше типу, тѣмъ ближе масса перевозимыхъ продуктовъ подходитъ къ числу производимыхъ, тѣмъ интензивнѣе становится спросъ на услуги перевозочныхъ предпріятій.

Изъ предшествующаго видно, что размѣръ спроса на услуги перевозочныхъ предпріятій прежде всего опредѣляется существованіемъ бо́льшаго или меньшаго количества обособившихся пунктовъ производства и потребленія. Перевозочная дѣятельность движется именно между противоположными полюсами, образуемыми подобными пунктами. Промышленный пунктъ, производящій значительныя избытки товаровъ, направляетъ ихъ въ потребительные центры, и образуетъ такимъ образомъ главный токъ перевозочнаго движенія. Но потребительный центръ, въ свою очередь, долженъ предложить что-либо въ обмѣнъ за полученные продукты; такимъ образомъ является обратный токъ другаго рода продуктовъ.

Не имѣя подробныхъ данныхъ о распредѣленіи грузовъ на заграничныхъ дорогахъ, мы подвергли, на основаніи опубликованныхъ отчетовъ, детальному изслѣдованію движеніе товарныхъ грузовъ въ Россіи. Въ нижеслѣдующей таблицѣ мы прежде всего раздѣляемъ общую массу желѣзнодорожныхъ грузовъ въ Россіи на тѣ два тока, которые естественно, въ силу основнаго закона обмѣна, образуются на каждой желѣзнодорожной линіи. Одинъ изъ этихъ токовъ идетъ въ одну сторону, другой — въ другую: обратный токъ представляетъ собою массу товаровъ, получаемыхъ мѣстностями, лежащими на желѣзной дорогѣ, въ обмѣнъ за продукты собственнаго производства, отправляемые по линіи. Знакомство съ направленіемъ и взаимными отношеніями этихъ токовъ, изъ которыхъ одинъ мы называемъ прямымъ, а другой — обратнымъ, составляетъ первый шагъ въ анализѣ желѣзно-

дорожнаго движенія. Чтобы судить о томъ, въ какой степени подвержено перемѣнамъ отношеніе между двумя помянутыми токами, мы помѣщаемъ данныя за 1874 годъ и сопоставляемъ ихъ съ данными за 1870 годъ по линіямъ, которыя существовали въ то время [1]).

[1]) Источниками для нашей таблицы за 1874 годъ послужили исключительно отчеты желѣзныхъ дорогъ, а за 1870 годъ, кромѣ отчетовъ, „таблицы движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ Россіи съ 1-го ноября 1869 по 1-е января 1871 года“. Изд. Минист. Пут. Сообщенія. Спб. 1871 г.—Распредѣленіе грузовъ на прямые и обратные, какъ основный фактъ, характеризующій ходъ обмѣна въ предѣлахъ желѣзной дороги, должно было бы составлять непремѣнную принадлежность каждаго желѣзнодорожнаго отчета; тѣмъ болѣе, что отъ него же по преимуществу зависитъ въ товарной перевозкѣ отношеніе между валовымъ и полезнымъ грузомъ, этотъ существенный факторъ при опредѣленіи и объясненіи желѣзнодорожныхъ издержекъ. Большинство русскихъ дорогъ, дѣйствительно, даютъ эти свѣдѣнія. Но, къ сожалѣнію, на многихъ и притомъ весьма важныхъ линіяхъ вовсе нѣтъ данныхъ о направленіи перевозки. По этой, вѣроятно, причинѣ распредѣленія грузовъ на прямые и обратные не оказалось ни въ одномъ изъ извѣстныхъ русскихъ и заграничныхъ изданій по статистикѣ желѣзныхъ дорогъ. Прибѣгнувъ къ собственной обработкѣ матеріала, мы нашли данныя о направленіи перевозки только на 37 изъ 46, дѣйствовавшихъ въ 1874 году, линій, отчеты которыхъ находились у насъ подъ руками. Въ числѣ линій, по которымъ отчеты не содержатъ этихъ свѣдѣній, находятся: Московско-Рязанская, Ландварово-Роменская, Финляндская, Поти-Тифлисская, Орловско Витебская, Ряжско-Вяземская, Новоторжская, Царско-Сельская и линіи, принадлежащія Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ: Николаевская, Петербургско-Варшавская и Московско-Нижегородская. Впрочемъ, относительно Николаевской дороги оказалось возможнымъ пополнить пробѣлъ отчета при помощи особаго изданія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ «Статистическія свѣдѣнія о движеніи товаровъ по Николаевской желѣзной дорогѣ въ 1874 г.» С.-Петерб. 1875 г. По Московско-Нижегородской дорогѣ мы встрѣтили данныя о направленіи грузовъ въ особомъ литографированномъ отчетѣ этой дороги за 1874 г. Но по Петербурго-Варшавской дорогѣ, которая въ послѣдніе годы пріобрѣла такую важность для перевозки нашихъ грузовъ въ Кенигсбергъ, мы не имѣемъ никакихъ свѣдѣній о направленіи грузовъ. Нужно замѣтить, что ежегодные отчеты Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, эксплуатирующаго важнѣйшія артеріи русскаго товарнаго и пассажирскаго движенія, до сихъ поръ составляются по старо-французской ру-

Распредѣленіе товарныхъ грузовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ на прямые и обратные въ 1870 и 1874 гг. [2])

Годъ эксплуатаціи.	Общее количество перевезенныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Перевезено въ сторону сильнѣйшаго движенія (прямые грузы). Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.	Перевезено въ сторону слабѣйшаго движенія (обратные грузы). Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.
		1. Николаевская.					
1870	76,579	Отъ Петерб.	38,802	50.6	Отъ Москвы.	37,777	49.4
1874	112,606	» Москвы.	69,785	61.9	» Петерб.	42,821	58.1
		2. Варшавско-Вѣнская.					
1870	44,761	Отъ Границ.	36,144	80.8	Отъ Варшав.	8,617	19.2
1874	73,259	» Границ.	40,064	54.8	» Варшав.	33,195	45.2
		3. Рязанско-Козловская.					
1870	34,145	Отъ Козлова.	25,534	74.8	Отъ Рязани.	8,611	25.2
1874	66,951 [3])	« Козлова.	56,108	84.6	» Рязани.	10,843	15.4
		4. Московско-Курская.					
1870	39,840	Отъ Курска.	26,237	65.9	Отъ Москвы.	13,603	34.1
1874	64,316	» Курска.	44,423	69.1	» Москвы.	19,893	30.9
		5. Одесская.					
1870	34,321	Къ Одессѣ.	21,718	63.3	Отъ Одессы.	12,602	36.7
1874	61,576	» Одессѣ.	40,553	65.7	» Одессы.	21,043	34.3

тинной формѣ, которая была усвоена управленіемъ общества въ первые годы эксплуатаціи. Въ этихъ отчетахъ самыя элементарныя свѣдѣнія можно получить лишь съ значительной затратой труда и времени. Такъ, напримѣръ, отчетъ нигдѣ не даетъ итоговъ движенія пассажировъ и грузовъ по станціямъ. Если оказывается нужнымъ имѣть эти свѣдѣнія, то читатель вынужденъ самъ подводить итоги для многочисленныхъ частныхъ статей.

[2]) Дороги въ таблицѣ расположены по убывающему количеству грузовъ, перевезенныхъ въ 1874 году.

[3]) На Рязанско-Козловской дорогѣ, кромѣ 66,951 тыс. пуд., перевезенныхъ въ 1874 г. по обоимъ направленіямъ, въ отчетѣ значится еще 1,588 тыс. въ поперечномъ проходѣ и 1,869 тыс. пуд. отправленныхъ конечными станціями на примыкающія къ нимъ другія дороги. См. прилож. III, примѣч. къ Ряз.-Козл. дор.

Годъ эксплуатаціи.	Общее количество перевезенныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Перевезено въ сторону сильнѣйшаго движенія (прямые грузы). Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.	Перевезено въ сторону слабѣйшаго движенія (обратные грузы). Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.
		6. Московско-Нижегородская.					
1870	46,780	Отъ Нижняго	34,953	74.7	Отъ Москвы.	11,827	25.2
1874	56,831	» Нижняго	44,130	77.7	» Москвы.	12,701	22.3
		7. Козловско-Воронежско-Ростовская [4]).					
1870	24,240	Отъ Козлова	15,145	62.4	Отъ Ростова.	9,095	37.6
1874	52,873	» Козлова	30,362	57.4	» Ростова.	22,511	42.2
		8. Московско-Брестская.					
1874	51,379	Отъ Бреста.	31,790	61.9	Отъ Москвы.	19,589	38.1
		9. Кіево Брестская.					
1874	50,646	Отъ Кіева.	35,777	70.7	Къ Кіеву.	14,869	29.3
		10. Курско-Харьковско-Азовская.					
1870	18,427	Отъ Курска.	10,364	56.2	Отъ Ростова.	8,063	43.8
1874	45,893	» Ростова.	23,647	51.5	» Курска.	22,246	48.5
		11. Динабурго-Витебская.					
1870	20,393	Отъ Витебска.	12,750	61.6	Отъ Динабург.	7,823	38.2
1874	41,478	» Витебска.	31,529	76	» Динабург.	9,949	24
		12. Риго-Динабургская.					
1870	24,187	Отъ Динабург.	12,866	53.2	Отъ Риги.	11,321	46.8
1874	39,640	» Динабург.	26,464	66.8	» Риги.	13,177	33.2
		13. Московско-Ярославская.					
1870	23,144	Отъ Ярослав.	20,514	88.6	Отъ Москвы.	2,630	11.4
1874	33,083	» Ярослав.	27,437	82.9	» Москвы.	5,646	17.1
		14. Рыбинско-Бологовская.					
1874	29,767	Отъ Рыбинск.	24,528	82.4	Отъ Бологова.	5,239	17.6
		15. Орловско-Грязская.					
1870	11,752	Отъ Орла.	5,991	51	Отъ Грязей.	5,762	49
1874	29,576	» Грязей.	23,856	80.7	» Орла.	5,720	19.3

[4]) Въ 1870 году эксплуатировались отдѣльно два участка настоящей Козловско-Воронежско-Ростовской дороги: а) отъ Козлова до Воронежа и б) отъ Грушевки до Ростова. Въ нашихъ цифрахъ соединены грузы обоихъ участковъ.

Годъ эксплуатаціи.	Общее количество перевезенныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Перевезено въ сторону сильнѣйшаго движенія (прямые грузы).			Перевезено въ сторону слабѣйшаго движенія (обратные грузы).		
		Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.	Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.
		16. Харьково-Николаевская.					
1874	29,220	Отъ Харьков.	19,736	67.5	Отъ Николаева.	9,484	32.5
		17. Курско-Кіевская.					
1870	9,994	Отъ Кіева.	6,960	69.6	Отъ Курска.	3,034	30.3
1874	26,520	» Курска.	18,233	68.8	» Кіева.	8,286	31.2
		18. Тамбовско-Саратовская.					
1874	26,183	Отъ Саратова.	20,455	77.9	Отъ Тамбова.	5,728	22.1
		19. Грязе-Царицынская [5].					
1870	7,058	Отъ Грязей.	3,547	50.3	Отъ Царицына.	3,506	49.7
1874	23,918	» Царицын.	20,561	85.9	» Грязей.	3,357	14.1
		20. Балтійская.					
1874	23,031	Отъ Петербур.	12,869	56.1	Отъ Ревеля.	10,162	43.9
		21. Козловско-Тамбовская.					
1870	3,564	Отъ Тамбова.	2,021	56.7	Отъ Козлова.	1,543	43.3
1874	22,155	» Тамбова.	18,992	85.6	» Козлова.	3,163	14.4
		22. Варшавско Бромбергская.					
1870	15,166	Отъ Ловича.	9,279	61.2	Отъ Прус. гр.	5,887	38.
1874	18,797	» Ловича.	9,705	51.8	» Прус. гр.	9,092	48.2
		23. Варшавско Тереспольская.					
1870	8,634	Отъ Тереспол.	6,197	71.8	Отъ Варшавы.	2,437	28.2
1874	17,986	» Тереспол.	13,506	75.1	» Варшавы.	4,480	24.9
		24. Бресто-Граевская.					
1874	16,773	Отъ Бреста.	12,096	72.5	Отъ Граева.	4,677	27.5
		25. Волго-Донская.					
1870	13,353	Отъ Волги.	12,271	92	Отъ Дона.	1,082	8
1874	12,131	» Волги.	11,235	92.6	» Дона.	896	7.4
		26. Ряжско-Моршанская.					
1870	7,360	Отъ Маршан.	6,800	92.5	Отъ Ряжска.	560	75.4
1874	11,057	» Маршан.	9,752	88.6	» Ряжска.	1,305	11.4

[5]) Въ 1870 году эксплуатировался участокъ Грязе-царицынской дороги отъ Грязей до Борисоглѣбска.

Годъ эксплуатаціи.	Общее количество перевезенныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Перевезено въ сторону сильнѣйшаго движенія (прямые грузы). Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.	Перевезено въ сторону слабѣйшаго движенія (обратные грузы). Названіе направленія.	Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Въ % всѣхъ грузовъ.
		27. Либавская.					
1874	8,847	Къ Либавѣ.	7,159	81	Отъ Либавы.	1,688	19
		28. Фабрично-Лодзинская.					
1870	4,424	Отъ Колюш.	4,052	90.4	Отъ Лодзи.	432.	9.6
1874	8,666	» Колюш.	8,062	93.1	» Лодзи.	604	6.9
		29. Константиновская.					
1874	7,025	Отъ Констант.	5,605	79.8	Къ Константин.	1,419	20.2
		30. Шуйско-Ивановская I отд.					
1870	5,567	Отъ Новки.	4,498	80.8	Отъ Иванова.	1,069	19.2
1874	6,987	» Новки.	4,904	70.1	» Иванова.	2,083	29.9
		31. Шуйско-Ивановская II отд.					
1874	5,540	Отъ Кинешмы.	4,764	85.9	Отъ Иванова.	776	14.1
		32. Лозово-Севастопольская.					
1874	4,993	Отъ Лозовой.	3,647	73.2	Отъ Симфероп.	1,346	26.8
		33. Риго-Митавская.					
1870	2,491	Къ Ригѣ.	1,376	55.2	Отъ Риги.	1,115	44.8
1874	4,605	» Ригѣ.	3,048	65.5	» Риги.	1,557	34.5
		34. Риго Больдерааская.					
1874	2,169	Отъ Риги.	1,472	67.7	Отъ Гафендама.	697	32.3
		35. Ярославско-Вологодская.					
1874	2,071	Отъ Ярославл.	1,590	76.1	Отъ Вологды.	480	23.2
		36. Новгородская.					
1874	1,961	Отъ Чудова.	1,169	59.8	Отъ Новгорода.	792	40.1
		37. Моршанско Сызранская.					
1874	1,619	Отъ Сызрани.	1,405	86.3	Отъ Моршанск.	214	13.6
		Всѣ дороги.					
1870	451,992	Прямые груз.	318,019	70.4	Обрат. груз.	133,973	29.6
1874	1.092,128	» груз.	760,418	69.6	» груз.	331,710	30.4

1. Представленныя данныя приводятъ къ цѣлому ряду выводовъ, характеризующихъ особенности товарнаго движенія въ Россіи. Изъ таблицы видно, что движеніе прямыхъ и обратныхъ грузовъ на русской желѣзнодорожной сѣти отличается значительною неравномѣрностью. Изъ 1.092,128 тысячъ пудовъ товарныхъ грузовъ, перевезенныхъ въ 1874 году на 37 дорогахъ, обнимаемыхъ нашей таблицей, 760,418 тыс. пудовъ или 69.₆% прошло въ одну сторону и только 331,710 или 30.₄% въ другую; прямые грузы составляютъ немного болѣе $^2/_3$, а обратные немного менѣе $^1/_3$ всего движенія.— Такое отношеніе между двумя токами товарнаго движенія въ Россіи не есть фактъ случайный. Въ 1870 году, когда сѣть была почти вдвое короче и масса грузовъ вдвое меньше нежели въ 1874 году, распредѣленіе грузовъ на прямые и обратные представляется совершенно въ томъ же видѣ. Изъ 451,992 тысячъ пудовъ, перевезенныхъ въ 1870 г. по желѣзнымъ дорогамъ, обнимаемымъ таблицей, 318,019 тыс. пудовъ или 70.₄% приходилось на долю прямыхъ и 133,973 тыс. пудовъ, или 29.₆% на долю обратныхъ: разница съ 1874 годомъ лишь на нѣсколько долей процента.

Устойчивость въ распредѣленіи грузовъ указываетъ на существованіе постоянныхъ причинъ замѣчаемой въ немъ неравномѣрности; нѣкоторыя изъ этихъ причинъ выяснятся только изъ дальнѣйшаго изложенія, но уже и теперь мы не можемъ не замѣтить, что неравномѣрность прямыхъ и обратныхъ товарныхъ токовъ составляетъ почти неизбѣжное явленіе въ желѣзнодорожной перевозкѣ, взятой на обширномъ районѣ цѣлой сѣти, гдѣ мѣстныя особенности исчезаютъ подъ вліяніемъ болѣе общихъ причинъ. Обмѣна не существуетъ между однородными отраслями труда и однородными товарами: жителю земледѣльческой мѣстности нѣтъ надобности въ сельскохозяйственныхъ продуктахъ; обитатель мануфактурнаго района достаточно снабженъ обработанными издѣліями. Лишь между представителями разнородныхъ занятій завязываются мѣновыя сношенія, вызывающія перевозку продуктовъ каждаго изъ нихъ. Какъ ни многоразличны спеціальныя отрасли, на которыя дѣлится трудъ въ

обществѣ, какъ ни разнообразны вслѣдствіе того товары, поступающіе въ обмѣнъ, но во всякомъ случаѣ основныя группы раздѣленія занятій и главные классы мѣняющихся товаровъ создаются противоположностью между производствомъ сырыхъ матеріаловъ и приготовленіемъ обработанныхъ издѣлій. Такъ какъ, притомъ, въ силу особыхъ условій, свойственныхъ каждому изъ этихъ двухъ главныхъ отдѣловъ общественнаго труда, они обыкновенно располагаются въ различныхъ географическихъ районахъ, раздѣленныхъ бо̀льшимъ или меньшимъ пространствомъ; то понятно, что въ каждой странѣ главные токи товарнаго движенія вызываются взаимнымъ обмѣномъ продуктовъ съ одной стороны добывающей, а съ другой—обработывающей промышленности. Отличительное свойство продуктовъ добывающей промышленности есть ихъ громоздкость, — малая цѣнность на единицу вѣса или объема; на оборотъ, обработаннымъ издѣліямъ свойственна высокая цѣнность при маломъ объемѣ. Такъ какъ обмѣнъ регулируется цѣнностью товаровъ, такъ какъ при обмѣнѣ переходятъ изъ рукъ въ руки предметы равноцѣнные, то отсюда естественно слѣдуетъ, что земледѣльческая или каменноугольная мѣстности могутъ получить въ обмѣнъ за свои громоздкіе товары лишь несравненно меньшее по вѣсу количество обработанныхъ издѣлій; напротивъ того, мануфактурный районъ на небольшое количество своихъ цѣнныхъ грузовъ вымѣниваетъ громадную по вѣсу массу сырья и земледѣльческихъ продуктовъ. — Вѣрность приведеннаго объясненія неравномѣрности грузовыхъ токовъ подтверждается статистическими данными относительно отдѣльныхъ линій. Наша таблица показываетъ, что неравномѣрность прямыхъ и обратныхъ грузовъ значительно выше средней въ мѣстностяхъ съ вполнѣ опредѣлившимся или мануфактурнымъ или земледѣльческимъ характеромъ. Такъ, изъ линій земледѣльческой черноземной полосы процентное отношеніе прямыхъ и обратныхъ грузовъ было:

	Прямые грузы.	Обратные грузы.
На Волго-Донской	92.6 %	7.4 %
» Ряжско-Моршанской	88.6 »	11.4 »
» Моршанско-Сызранской . . .	86.3 »	13.6 »
» Грязе-Царицынской	85.9 »	14.1 »
» Козловско-Тамбовской. . . .	85.6 »	14.4 »
» Рязанско-Козловской	84.6 »	15.4 »
» Орловско-Грязской	80.7 »	19.3 »
» Тамбовско-Саратовской . . .	77.9 »	22.1 »

Столь же значительную неравномѣрность грузовыхъ токовъ мы видимъ на дорогахъ, прорѣзывающихъ фабричные округи; такъ составляли въ процентахъ:

	Прямые грузы.	Обратные грузы.
На Фабрично-Лодзинской. . . .	93.1	6.9
» Шуйско-Ивановской II отд. .	85.9	14.1
» Московско-Нижегородской . .	77.7	32.3
» Шуйско-Ивановской I отд. . .	70.1	29.9

2. Сопоставленіе общаго количества перевезенныхъ товаровъ съ количествомъ прямыхъ и обратныхъ грузовъ на отдѣльныхъ линіяхъ показываетъ, что масса товарнаго движенія находится въ большей зависимости отъ первыхъ, нежели отъ послѣднихъ. Постепенность слѣдованія дорогъ по количеству прямыхъ грузовъ почти во всѣхъ случаяхъ совпадаетъ съ порядкомъ слѣдованія ихъ по количеству всѣхъ перевезенныхъ товаровъ; крупное исключеніе представляютъ только дороги: Варшавско-Вѣнская, Курско-Харьковско-Азовская, Балтійская, Либавская и Новгородская, на которыхъ прямыхъ грузовъ значительно менѣе, нежели сколько приходилось бы по мѣсту, которое занимаютъ онѣ въ ряду другихъ линій по количеству всѣхъ грузовъ. Количество обратныхъ грузовъ, напротивъ того, находится въ болѣе отдаленной связи со всей массой движенія; мы видимъ, напримѣръ, что по 10 мил. пуд. обратныхъ грузовъ имѣютъ дороги Рязанско-Козловская, Динабурго-Витебская и Балтійская, изъ

которыхъ на первой перевезено 70,409 тыс. пуд. всѣхъ грузовъ, на второй—41,478 т. п. на третьей только 23,031 тыс. пудовъ.

3. Изъ таблицы видно, что взятое въ цѣломъ количество обратныхъ грузовъ находится въ извѣстномъ соотношеніи съ количествомъ прямыхъ. Линіи, стоящія на первыхъ мѣстахъ по количеству прямыхъ грузовъ, имѣютъ и значительнѣйшія цифры обратныхъ. Такъ Николаевская дорога, гдѣ приходилось въ 1874 г. 69.785 тыс. пуд. прямыхъ грузовъ, имѣла 42.821 тыс. пуд. обратныхъ; наоборотъ дороги, имѣющія менѣе 1500 тыс. пуд. прямыхъ грузовъ, имѣютъ всего отъ 570 до 250 тыс. обратныхъ. Сравнивая данныя 1870 и 1874 года мы видимъ, что на линіяхъ, гдѣ произошло возрастаніе прямыхъ грузовъ замѣчается большее или меньшее приращеніе и обратныхъ.—Эта связь между количествами прямыхъ и обратныхъ грузовъ вытекаетъ изъ основнаго закона обмѣна. Каждый изъ двухъ товарныхъ токовъ, прямой и обратный, представляетъ собою одну изъ сторонъ громаднаго мѣноваго акта, совершающагося между различными частями страны и слагающагося изъ безчисленнаго множества отдѣльныхъ сдѣлокъ. Но въ мѣновомъ актѣ каждая изъ сторонъ получаетъ отъ другой равноцѣнное количество товаровъ Отсюда, если одна изъ сторонъ предлагаетъ меньшее количество товаровъ, то при предположеніи неизмѣняющейся цѣнности, и другая сторона, въ свою очередь, въ состояніи будетъ предложить первой лишь меньшую массу собственныхъ товаровъ.

4. Сравнивая, на основаніи приведенной выше таблицы, направленія грузовыхъ токовъ въ 1870 и 1874 году, мы замѣчаемъ, что на большей части желѣзныхъ дорогъ, они установились твердо и устойчиво. Изъ 22 линій, существовавшихъ въ 1870 году, на 17 сохранились и 1874 году тѣ же направленія какъ сильнѣйшаго, такъ и слабѣйшаго товарныхъ токовъ. Возьмемъ для примѣра двѣ линіи, Рязанско-Козловскую и Динабурго-Витебскую, которыя, кромѣ собственныхъ отправокъ, притягиваютъ къ себѣ грузы съ множества другихъ дорогъ. Съ самаго открытія сильнѣйшій токъ

товарнаго движенія направляется на первой изъ этихъ дорогъ къ сѣверу, отъ Козлова къ Рязани, на второй къ сѣверо-западу, отъ Витебска къ Динабургу, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ показывающихъ процентное отношеніе грузовъ каждаго направленія въ разные годы.

Перевезено грузовъ [6]).

	На Рязанско-Козловской.		На Динабур.-Витебск.	
	По направленію къ Рязани.	По направленію къ Козлову.	По направленію къ Динабургу.	По направленію къ Витебску.
1867 г.	$77._8\%$	$22._2\%$	—	—
1868 »	$87._4$ »	$12._6$ »	—	—
1869 »	$75._7$ »	$24._3$ »	$61._6\%$	$38._4\%$
1870 »	$74._6$ »	$25._2$ »	$61._7$ »	$38._3$ »
1871 »	80 »	20 »	—	—
1872 »	$84._4$ »	$15._6$ »	$62._5$ »	$37._5$ »
1873 »	$85._6$ »	$14._4$ »	$82._7$ »	$17._8$ »
1874 »	$84._6$ »	$15._4$ »	$75._9$ »	$24._1$ »

Устойчивость направленій товарныхъ токовъ по большей части русскихъ дорогъ зависитъ отъ преобладанія въ каждомъ изъ нихъ извѣстныхъ родовъ товаровъ. Такъ на двухъ указанныхъ линіяхъ сильнѣйшіе товарные токи состоятъ главнымъ образомъ изъ хлѣбныхъ грузовъ. На Рязанско-Козловской дорогѣ въ 1874 году изъ 56,108 тыс. пудовъ грузовъ, перевезенныхъ по направленію къ Рязани, 46,207 тыс. пудовъ или $82._6\%$ принадлежали къ разряду хлѣбныхъ товаровъ; на Динабурго-Витебской дорогѣ на хлѣба приходилось 22,094 тыс. пудовъ или $83._4\%$ изъ общаго числа 26,464 тыс. пудовъ, перевезенныхъ въ направленіи къ Динабургу. Для каждаго рода товаровъ существуютъ свои опредѣляемые естественными и культурными условіями страны центры потребленія и производства, взаимное расположеніе которыхъ и направляетъ отдѣльныя грузовыя перевозки въ ту или въ другую сторону.

---

[6]) По отчетамъ Рязанско-Козловской и Динабурго-Витебской дорогъ за соотвѣтствующіе годы.

Впрочемъ, иногда наблюдаются случаи перемѣщенія производительныхъ или потребительныхъ пунктовъ, происходящія преимущественно подъ вліяніемъ крупныхъ измѣненій въ техникѣ производства товаровъ, отлива и прилива народонаселенія въ разныхъ мѣстностяхъ страны, въ особенности же преобразованій въ способахъ перевозки. На русской сѣти мы видимъ нѣсколько линій, на которыхъ направленія перевозки не успѣли еще пріобрѣсти опредѣленности, свойственной большей части другихъ дорогъ. Изъ линій, обнимаемыхъ нашей таблицей, сюда принадлежатъ 5, именно: Курско-Харьковско-Азовская, Курско-Кіевская, Кіево-Брестская, Орловско-Грязская, Грязе Царицынская. Всѣ эти линіи устроены недавно, и, кромѣ Грязе-Царицынской, лежатъ какъ бы на распутіи между двумя противоположными ясно опредѣлившимися направленіями. Упомянутыя дороги одновременно отправляютъ одни и тѣ же роды грузовъ и въ сторону сильнѣйшаго и въ сторону слабѣйшаго движенія. Такъ, Курско-Харьково-Азовская дорога въ 1874 году одни и тѣ же хлѣбные грузы перевозила и къ сѣверу, къ Курску, и къ югу, къ Таганрогу: изъ 7,813 тыс. пуд. пшеницы прибыло въ этомъ году въ Курскъ 1,100 тыс. пуд., въ Таганрогъ—6,195 тыс. пуд.; изъ 3,851 тыс. пуд. ржи 1,543 тыс. пуд. прибыло въ Курскъ и 1,176 въ Таганрогъ [7].—Кіево-Брестскою дорогой изъ 20,187 тыс. пуд. перевезенной пшеницы и ржи было передано въ 1874 г. на Одесскую дорогу, слѣдовательно, по южному направленію, 1,577 тыс. пуд., и на Бресто-Граевскую и на Карла-Людвига (въ Радзивиловѣ), слѣдовательно, къ западной границѣ, 13,727 тыс. пуд. [8]). При такой неустойчивости тяготѣній однихъ и тѣхъ же товаровъ, нѣтъ ничего мудренаго, что въ разные годы, подъ вліяніемъ измѣняющихся обстоятельствъ производства и торговли, сильнѣйшій токъ товаровъ направляется то въ ту, то въ другую сторону. Дѣйствительно, по свидѣтельству отчетовъ перевезено въ процентахъ ко всему числу грузовъ:

---

7) Отчетъ за 1874 годъ.

8) Отчетъ за 1874 годъ.

По Курско-Харьково-Азовской дорогѣ.

	Къ Курску.	Къ Таганрогу.
1870 г.	44	56
1871 »	34	66
1872 »	43	57
1873 »	48	52
1874 »	$51._{3}$	$48._{5}$

По Кіево Брестской дорогѣ.

	Къ Бресту и Радзивилову (къ сѣверу и западу).	Къ Кіеву и Жмеринкѣ (къ югу и востоку).
1873 г.	$38._{9}$%	$61._{1}$%
1874 »	$70._{7}$ »	$29._{3}$ »
1875 »	$48._{7}$ »	$51._{3}$ »

По Курско-Кіевской.

	Къ Кіеву.	Отъ Кіева.
1870 г.	$30._{3}$	$69._{6}$
1874 »	$68._{8}$	$31._{2}$

По Орловско-Грязской.

	Къ Орлу.	Къ Грязямъ.
1870 г.	49	51
1874 »	$80._{7}$	$19._{3}$

Къ числу указанныхъ линій можно отчасти присоединить еще Николаевскую и Грязе-Царицынскую, на которыхъ въ 1870 году количество грузовъ въ обѣ стороны было равно, а въ 1874 году пріобрѣло значительный перевѣсъ сѣверное тяготѣніе.—Измѣнчивость товарныхъ тяготѣній на всѣхъ приведенныхъ дорогахъ объясняется преимущественно открытіемъ новыхъ, примыкавшихъ къ нимъ линій, и во всякомъ случаѣ представляетъ собою преходящій фактъ, характеризующій собою первые годы существованія сѣти; какъ скоро на каждой изъ указанныхъ линій товарное движеніе достигнетъ своего нормальнаго предѣла, вмѣстѣ съ тѣмъ на длинный рядъ лѣтъ установится и направленіе перевозки главнѣйшихъ товаровъ.

Распредѣленіе прямыхъ и обратныхъ грузовъ по районамъ. Мы разсмотрѣли взаимное отношеніе прямыхъ и обратныхъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Бросимъ теперь взглядъ на самыя направленія, по которымъ слѣдуютъ на различныхъ линіяхъ тотъ и другой изъ грузовыхъ токовъ.

Начнемъ съ прямыхъ грузовъ. Приведенная нами таблица показываетъ, что главные токи прямыхъ грузовъ направляются изъ внутренности страны къ окраинамъ, — портамъ и сухопутной европейской границѣ, и распредѣляются по слѣдующимъ тремъ районамъ: 1. Районъ Балтійскихъ портовъ, характеризующійся сѣверозападнымъ тяготѣніемъ прямыхъ грузовъ. Этотъ районъ слагается изъ двухъ главныхъ токовъ, изъ которыхъ каждый, въ свою очередь, составляется изъ нѣсколькихъ второстепенныхъ. Первый изъ главныхъ токовъ сѣверо-западнаго тяготѣнія направляется къ Москвѣ и Петербургу. Конечной линіей для этого тока служитъ Николаевская дорога, которая притягиваетъ къ себѣ нѣсколько второстепенныхъ грузовыхъ токовъ. Эти послѣдніе идутъ: а) по Тамбовско-Саратовской дорогѣ отъ Саратова къ Тамбову, по Тамбовско-Козловской отъ Тамбова къ Козлову, по Рязанско-Козловской отъ Козлова къ Рязани и, наконецъ, по Московско-Рязанской отъ Рязани къ Москвѣ; б) по Моршанско-Сызранской отъ Сызрани къ Моршанску, по Ряжско-Моршанской отъ Моршанска къ Ряжску на Рязанско-Козловской дорогѣ; в) по Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ отъ Ростова къ Курску; по Московско-Курской дорогѣ отъ Курска къ Москвѣ; г) по Московско-Нижегородской дорогѣ отъ Нижняго Новгорода къ Москвѣ. Масса грузовъ, собирающаяся въ Москвѣ, слѣдуетъ далѣе къ Петербургу, гдѣ къ ней присоединяются грузы, слѣдующіе по Рыбинско-Бологовской дорогѣ отъ Рыбинска до Бологова. — Второй изъ главныхъ токовъ сѣверо-западнаго тяготѣнія направляется изъ внутренности страны къ Ревелю, Ригѣ и Либавѣ и слагается изъ слѣдующихъ второстепенныхъ: а) по Грязе-Царицынской дорогѣ отъ Царицына къ Грязямъ, по Орловско-Грязской отъ Грязей къ Орлу, по Орловско-Витебской отъ Орла къ Витебску, по Динабурго-Витебской отъ Витебска къ Динабургу,

по Риго-Динабургской отъ Динабурга къ Ригѣ; б) по Риго-Митавской дорогѣ отъ Митавы къ Ригѣ; в) по Риго-Больдерааской дорогѣ отъ Риги къ Гафендаму; г) по Балтійской дорогѣ отъ Петербурга къ Ревелю и Балтійскому порту; д) по Либавской дорогѣ отъ Кошедаръ къ Либавѣ. 2. Районъ западной сухопутной границы, характеризующійся западнымъ направленіемъ прямыхъ грузовъ. Сюда принадлежатъ слѣдующіе грузовые токи: а) по Петербурго-Варшавской дорогѣ отъ Петербурга до Вержболова на прусской границѣ. Къ этому току въ Ландваровѣ присоединяются грузы Ландварово-Роменской дороги, слѣдующіе по направленію отъ Роменъ; б) по Курско-Кіевской отъ Курска къ Кіеву; по Кіево-Брестской отъ Кіева къ Бресту и Радзивилову на австрійской границѣ; по Бресто-Граевской отъ Бреста къ Граеву на прусской границѣ; в) по Варшавско-Тереспольской отъ Тересполя (Бреста) къ Варшавѣ; г) по Варшавско-Бромбергской отъ Ловича (на Варшавско-Вѣнской дорогѣ) къ Александрову (на прусской границѣ). 3. Районъ черноморскихъ и азовскихъ портовъ, характеризующійся южнымъ тяготѣніемъ грузовъ. Къ нему принадлежатъ слѣдующіе токи: а) по Одесской дорогѣ къ Одессѣ; б) по Харьково-Николаевской къ Николаеву; в) по Лозово-Севастопольской къ Севастополю; г) по Козловско-Воронежско-Ростовской къ Ростову; д) по Константиновской дорогѣ къ он стантиновкѣ (на Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ); е) по Волго-Донской отъ Волги къ Дону.

Внѣ трехъ указанныхъ районовъ стоитъ небольшое количество линій, въ которыхъ прямые грузы идутъ въ слѣдующихъ направленіяхъ: а) по Московско-Брестской дорогѣ отъ Бреста къ Москвѣ; б) по Московско-Ярославской отъ Ярославля къ Москвѣ; в) по Ярославско-Вологодской отъ Ярославля къ Вологдѣ; г) по Шуйско-Ивановской I отд. отъ ст. Новки на Московско-Нижегородской дорогѣ къ Иванову; д) по Шуйско-Ивановской II отд. отъ Иванова къ Кинешмѣ; е) по Фабрично-Лодзинской отъ ст. Колюшки, на Варшавско-Вѣнской дорогѣ до Лодзь; ж) по Новгородской отъ ст. Чудова на Николаевской дорогѣ до Новгорода. Сюда же можно присоединить Варшавско-Вѣнскую дорогу, по которой главная масса грузовъ

идетъ въ восточномъ направленіи отъ Сосновки (австрійской границы) до Варшавы.

Таково распредѣленіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ на районы по направленію слѣдованія прямыхъ грузовъ. Въ отношеніи обратныхъ грузовъ желѣзныя дороги распредѣляются на тѣ же районы съ тѣмъ только различіемъ, что грузовые токи идутъ въ каждомъ районѣ въ сторону, противоположную указаннымъ направленіямъ прямыхъ грузовъ. Такъ, въ районѣ Балтійскихъ портовъ обратные грузы тяготѣютъ къ юго-востоку; въ районѣ западной сухопутной границы къ востоку; въ районѣ черноморскихъ и азовскихъ портовъ къ сѣверу.— Разсмотримъ теперь на основаніи данныхъ приведенной выше таблицы особенности грузовыхъ токовъ въ отдѣльныхъ районахъ ихъ слѣдованія.

1. Сравнивая на основаніи данныхъ нашей таблицы массу грузовъ каждаго изъ трехъ указанныхъ выше районовъ, мы замѣчаемъ рѣшительный перевѣсъ балтійскаго района надъ всѣми прочими. Къ балтійскимъ портамъ тяготѣетъ наибольшая масса прямыхъ грузовъ; отъ балтійскихъ же портовъ направляются сильнѣйшіе токи обратныхъ грузовъ. Общій итогъ прямыхъ грузовъ, перевезенныхъ дорогами, принадлежащими къ балтійскому району и вошедшими въ нашу таблицу, равняется 440,183 тыс. пудовъ; количество обратныхъ грузовъ на дорогахъ того же района составляетъ 170,460 тыс. пудовъ. Но эта масса грузовъ должна еще возрасти, такъ какъ въ нашихъ таблицахъ нѣтъ Московско-Рязанской и Орловско-Витебской дорогъ, отчеты которыхъ не содержатъ данныхъ о распредѣленіи грузовъ по направленіямъ. Однако мы знаемъ отправленіе и полученіе крайнихъ станцій, откуда можемъ вывести наименьшее количество грузовъ, прошедшее по данному направленію. По Московско-Рязанской дорогѣ, станція Москва получила 58,855 тыс. пудовъ, а отправила 8,162 тыс. пуд. Орловско-Витебская дорога сдала Динабурго-Витебской, какъ видно изъ отчета послѣдней, около 25 мил. пуд. и приняла отъ нея около 8 мил. пуд. Такимъ образомъ къ только-что показанному количеству прямыхъ грузовъ, направляющихся къ балтійскимъ портамъ, мы должны присоеди-

нить еще съ Московско-Рязанской и Орловско-Витебской 84 мил. пуд., а къ суммѣ обратныхъ грузовъ, идущихъ отъ балтійскихъ портовъ, 16 мил. пудовъ. По прибавленіи этой цифры, все сѣверо-западное тяготѣніе грузовъ по направленію къ балтійскимъ портамъ будетъ составлять 524 мил. пуд., а юго-восточное по направленіи отъ балтійскихъ портовъ $186^1/_2$ мил. пудовъ. Въ массѣ грузовъ, направляющихся къ сѣверо-западу, всѣ прочія тяготѣнія перевѣшиваются тяготѣніемъ къ Петербургу и Москвѣ. Изъ всего количества грузовъ балтійскаго района, сюда тянетъ 313 мил. пуд., показанныхъ въ таблицѣ, а съ присоединеніемъ Московско-Рязанской дороги—398 мил. пуд.; къ Ригѣ же, Либавѣ и Ревелю идетъ только 151 мил. пуд.—Въ районѣ западной сухопутной границы на дорогахъ, входящихъ въ наши таблицы, количество прямыхъ грузовъ выражается цифрой 89,317 тыс. пуд., а количество обратныхъ равняется 41,404 тыс. пуд. Но у насъ нѣтъ данныхъ относительно двухъ крупныхъ дорогъ — С.-Петербурго-Варшавской и Ландварово-Роменской. Между тѣмъ мы знаемъ, что на Петербурго-Варшавской дорогѣ крайняя станція, Вержболово, получила 27,576 тыс. пуд. и отправила 6,413 тыс. пуд. На Ландварово-Роменской крайняя станція, Вилейская, получила 11,304 тыс. пуд. и отправила 2,007 тыс. пуд. Присоединяя эти грузы къ указаннымъ выше количествамъ, мы можемъ опредѣлить всю сумму прямыхъ грузовъ, направившихся къ западной сухопутной границѣ, въ 126,893 тыс. пуд., а сумму обратныхъ грузовъ, тянувшихъ отъ западной границы, въ 49,824 тыс. пуд.—Въ районѣ черноморскихъ и азовскихъ портовъ прошло прямыхъ грузовъ 111,118 тыс. пуд. и обратныхъ—56,699 тыс. пуд.

Такимъ образомъ распредѣленіе прямыхъ и обратныхъ грузовъ по районамъ представляется въ 1874 году въ слѣдующемъ видѣ:

	Прямые грузы.		Обратные грузы.	
	Количество въ милліонахъ пудовъ.	Процентное отнош. ко всей суммѣ прямыхъ грузовъ.	Количество въ милліонахъ пудовъ.	Процентное отнош. ко всей суммѣ обратныхъ грузовъ.
Районъ балтійскихъ портовъ	524.	$59._{4}$%	$186._{5}$	$52._{3}$%
Районъ западной и сухопутной границы. . . .	$126._{9}$	$14._{4}$ »	$49._{8}$	14 »
Районъ черноморскихъ портовъ	$111._{2}$	$12._{6}$ »	$56._{7}$	$15._{9}$ »
Дороги, не вошедшія въ показанные районы. . .	$119._{8}$	$13._{6}$ »	$63._{1}$	$17._{8}$ »
Итого. . . .	$882._{1}$	100%	$356._{1}$	100%

Такимъ образомъ въ перевозкѣ прямыхъ грузовъ, сѣверо-западное балтійское тяготѣніе значительно превосходитъ не только каждое изъ всѣхъ прочихъ тяготѣній, но и ихъ сумму. Въ массѣ же обратныхъ грузовъ столь же рѣшительно выдѣляется изъ всѣхъ прочихъ юго-восточное тяготѣніе отъ балтійскихъ портовъ.—Сравнивая приведенное распредѣленіе нашихъ грузовъ по районамъ въ 1874 году съ таковымъ же распредѣленіемъ въ 1870 г., мы замѣчаемъ, что въ основныхъ чертахъ оно неизмѣнилось. Въ 1870 году [9]) точно также, какъ и въ 1874 г., бо̀льшая часть прямыхъ грузовъ, именно 215 мил. пудовъ изъ 340 мил. пуд., тянула въ сѣверо-западномъ направленіи къ балтійскимъ портамъ, а бо̀льшая часть обратныхъ грузовъ, именно 123½ мил. пуд. изъ 192 мил. пуд., шла отъ балтійскихъ портовъ.—Такимъ образомъ сосредоточеніе наибольшей массы прямыхъ и обратныхъ грузовъ въ районѣ балтійскихъ портовъ есть прочно установившаяся характеристическая черта товарнаго движенія на русской сѣти.

2. Взаимное отношеніе прямыхъ и обратныхъ грузовъ представляетъ довольно крупныя различія въ отдѣльныхъ районахъ. Такъ составляли:

---

[9]) Въ 1870 году, кромѣ дорогъ, означенныхъ въ таблицѣ, включена въ счетъ Московско-Рязанская дорога съ 38,027 прямыхъ и 8,230 обратныхъ грузовъ.

		Прямые грузы.	Обратные грузы.
Въ районѣ балтійскихъ портовъ.	1870 г.	63.₉%	36.₄
	1874 »	73.₇ »	26.₃
» » западной границы . .	1870 »	56.₂ »	43.₄
	1874 »	71.₉ »	28.₁
» » черноморск. портовъ.	1870 »	68.₈ »	31.₂
	1874 »	66.₅ »	33.₅

Такимъ образомъ наибольшая неравномѣрность въ распредѣленіи прямыхъ и обратныхъ грузовъ существуетъ въ настоящее время въ районѣ балтійскихъ портовъ, наименьшая—въ районѣ черноморскихъ портовъ. Бросая взглядъ на перемѣны въ распредѣленіи грузовъ, происшедшія съ 1870 года, мы замѣчаемъ, что въ районѣ балтійскихъ портовъ и западной границы увеличилась доля прямыхъ грузовъ, а, напротивъ, въ черноморскомъ районѣ возрасла доля обратныхъ грузовъ. Причина такого различія заключается въ томъ, что въ районѣ балтійскихъ портовъ на нѣсколькихъ дорогахъ, на которыхъ въ 1870 году преобладало южное направленіе грузовъ, именно на Курско-Харьковско-Азовской, Николаевской, Грязе-Царицынской и Орловско-Грязской, совершился рѣзкій поворотъ наибольшей массы грузовъ къ сѣверу; на всѣхъ другихъ линіяхъ, которыя и прежде передвигали грузы преимущественно въ сѣверномъ направленіи, эти послѣдніе получили еще бо́льшій перевѣсъ надъ противоположнымъ. Въ районѣ же черноморскихъ портовъ на двухъ дорогахъ распредѣленіе грузовъ осталось безъ перемѣны, а на одной важной линіи, Козловско-Воронежско-Ростовской, значительно возрасло сѣверное обратное направленіе грузовъ. Постепенно усиливающійся на русской сѣти перевѣсъ сѣвернаго тяготѣнія грузовъ, который въ балтійскомъ районѣ является прямымъ, а въ черноморскомъ обратнымъ, влечетъ за собою увеличеніе неравномѣрности грузовъ въ первомъ и уменьшеніе ея въ послѣднемъ изъ этихъ районовъ.

3. Если на отдѣльныхъ линіяхъ, входящихъ въ каждый районъ, мы сличимъ между собою отправку какъ прямыхъ, такъ

и обратныхъ грузовъ, то увидимъ, что масса тѣхъ и другихъ всего значительнѣе на пограничныхъ линіяхъ, уменьшаясь по мѣрѣ приближенія дорогъ къ внутренности страны. Такъ, въ 1874 г. было перевезено:

Въ направленіи къ Петербургу:	Прямые грузы.	Обратные грузы.
	Милліоны пудовъ.	
Тамбовско-Саратовская.	20.4	5.7
Тамбовско-Козловская	18.9	3.2
Рязанско-Козловская.	56.1	10.8
Московско-Рязанская.	58.8	8.1
Николаевская.	69.8	42.8
Въ направленіи къ Ригѣ и Либавѣ:		
Грязе-Царицынская	20.5	3.3
Орловско-Грязская.	23.8	5.7
Орловско-Витебская	25	8
Динабурго-Витебская.	31.5	10
Риго-Динабургская.	26.5	13 2

На двухъ приведенныхъ примѣрахъ, выставленное выше положеніе выступаетъ съ полною ясностью. Чѣмъ ближе дорога къ окраинамъ, тѣмъ значительнѣе на ней движеніе прямыхъ и обратныхъ грузовъ. Причина этого явленія заключается въ томъ, что дороги, проходящія по внутренности страны, отправляютъ къ окраинамъ одни собственные грузы, тогда какъ дороги, приближающіяся къ границѣ, принимаютъ множество грузовъ отъ другихъ линій; напротивъ, обратные грузы, которые, какъ мы увидимъ, въ большинствѣ случаевъ даются пограничными пунктами, въ наибольшихъ массахъ скопляются на окраинахъ, а затѣмъ, оставаясь постепенно на каждой станціи по пути слѣдованія, поступаютъ на дороги, идущія внутрь страны, уже слабыми токами. Эта особенность движенія всего яснѣе обнаружится впослѣдствіи при болѣе подробномъ анализѣ прямыхъ и обратныхъ токовъ.

4. Вышеприведеннымъ же обстоятельствомъ объясняется тотъ обнаруживающійся изъ таблицы фактъ, что неравенство между токами прямымъ и обратнымъ неодинаково на погранич-

ныхъ линіяхъ отдѣльныхъ районовъ слѣдованія грузовъ и на дорогахъ, проходящихъ по внутренности страны. Такъ, для пограничныхъ дорогъ существовало въ 1874 году слѣдующее процентное отношеніе прямыхъ и обратныхъ грузовъ:

	Прямые грузы.	Обратные грузы.
Курско-Харьковско-Азовская . .	$51._5$%	$48._5$%
Варшавско-Бромбергская. . . .	$51._8$ »	$48._2$ »
Риго-Больдерааская	$54._1$ »	$45._9$ »
Варшавско-Вѣнская	$54._8$ »	$45._2$ »
Балтійская.	$56._1$ »	$43._9$ »
Козловско-Воронежско-Ростовск.	$57._4$ »	$42._6$ »
Николаевская.	$61._9$ »	$38._1$ »
Риго-Митавская.	$65._5$ »	$34._5$ »
Риго-Динабургская.	$66._8$ »	$33._2$ »
Харьковско-Николаевская. . . .	$67._5$ »	$32._4$ »
Бресто-Граевская	$72._5$ »	$27._5$ »
Лозово-Севастопольская	$73._2$ »	$26._8$ »
Либавская	81 »	19 »
Всѣ пограничныя дороги. . . .	$61._6$%	$38._4$%
Всѣ внутреннія »	$73._9$ »	$26._1$ »

Приведенныя цифры показываютъ, что на всей совокупности пограничныхъ линій, обнимаемыхъ таблицами, прямые грузы превышаютъ обратные всего въ $1._6$ раза, тогда какъ на внутреннихъ линіяхъ масса прямыхъ грузовъ значительнѣе обратныхъ въ $3._1$ раза; неравномѣрность на внутреннихъ линіяхъ вдвое значительнѣе, нежели на конечныхъ. Изъ всѣхъ пограничныхъ линій нѣсколько болѣе средняго неравномѣрное распредѣленіе грузовъ обнаруживаютъ только дороги, недавно открытыя, къ числу которыхъ въ 1874 г. принадлежали Бресто-Граевская, Лозово-Севастопольская и Либавская.

Разсматривая разницу въ распредѣленіи грузовъ прямыхъ и обратныхъ на отдѣльныхъ линіяхъ каждаго района, мы видимъ, что неравномѣрность въ отношеніи тѣхъ и другихъ увеличивается по мѣрѣ приближенія линіи внутрь страны.

Такъ, въ направленіи къ Петербургу мы имѣемъ:

	Процентъ грузовъ:	
	Прямыхъ.	Обратныхъ.
Николаевская.	61.9	38 1
Рязанско-Козловская. . . .	84.6	15.4
Ряжско-Моршанская	88.6	11.3
Моршанско-Сызранская. . . .	86.3	13.6
Въ направленіи къ Ригѣ:		
Риго-Динабургская.	66.8	33.2
Динабурго-Витебская.	76	24
Орловско-Витебская.	75.8	24.2
Орловско-Грязская.	80.7	19.3
Грязе-Царицынская.	85.9	14.1

Два приведенные примѣра ясно показываютъ, какъ по мѣрѣ отдаленія отъ границы страны увеличивается процентъ прямыхъ грузовъ и уменьшается процентъ обратныхъ. Высшая степень неравномѣрности встрѣчается на внутреннихъ дорогахъ, начинающихъ сѣть даннаго района и потому лежащихъ въ наибольшемъ отдаленіи отъ конечныхъ. Такъ, мы имѣемъ:

	Процентъ грузовъ:	
	Прямыхъ.	Обратныхъ.
Фабрично-Лодзинская	93.1	6.9
Волго-Донская.	92.6	7.4
Моршанско-Сызранская. . . .	86.3	13.6
Грязе-Царицынская.	85.9	14.1
Рыбинско-Бологовская	82.4	17.6
Тамбовско-Саратовская. . . .	77.9	22.1

Причину такого неравенства мы находимъ въ условіяхъ движенія обратныхъ грузовъ. Токи обратныхъ грузовъ, какъ мы уже упоминали, всего плотнѣе на пограничныхъ линіяхъ; по мѣрѣ же приближенія къ внутренности страны, эти токи постепенно ослабѣваютъ, такъ какъ часть грузовъ остается по пути на каждой станціи.

ГЛАВА IV.

ЗНАЧЕНІЕ ТРАНЗИТНЫХЪ ГРУЗОВЪ ВЪ ТОВАРНОЙ ПЕРЕВОЗКѢ.

Распредѣленіе товарной перевозки на грузы внутренняго, прямаго и транзитнаго сообщенія.—*Транзитные грузы.*—Взгляды на ихъ роль въ желѣзно дорожномъ движеніи.—Современное состояніе товарнаго транзита въ Бельгіи, Германіи и Австріи.— Транзитные грузы на русскихъ дорогахъ; зависимость ихъ количества отъ географическаго положенія линій и отъ преобладающаго направленія товарныхъ токовъ.—Колебанія транзитныхъ грузовъ, въ связи съ открытіемъ новыхъ дорогъ.—Конкуренція желѣзныхъ дорогъ въ транзитномъ движеніи; низкіе тарифы транзитныхъ дорогъ, какъ слѣдствіе конкурренціи.

Мы разсмотрѣли направленіе главныхъ токовъ товарнаго движенія, равно какъ взаимное ихъ отношеніе на желѣзныхъ дорогахъ Россіи, и должны теперь объяснить причины указанныхъ явленій. Нѣтъ сомнѣнія, что эти причины заключаются въ распредѣленіи мѣстъ производства и потребленія нашихъ грузовъ. Но приведенныя въ предшествующей главѣ данныя объ общей массѣ товаровъ, прошедшихъ по каждой линіи, если остановиться на нихъ однихъ, дали бы намъ невѣрное понятіе о такомъ распредѣленіи. Напримѣръ, мы видѣли, что масса прямыхъ грузовъ, на всѣхъ районахъ ихъ слѣдованія, возрастаетъ по мѣрѣ приближенія къ границамъ; отсюда можно было бы заключить, что производительность примыкающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ мѣстностей, также увеличивается въ этомъ направленіи; между тѣмъ, такой вы-

водъ находился бы въ рѣзкомъ противорѣчіи съ дѣйствительнымъ положеніемъ дѣла. Потому, чтобы отдать отчетъ въ причинахъ какъ слѣдованія грузовъ въ указанныхъ направленіяхъ, такъ и относительной плотности грузоваго движенія на разныхъ линіяхъ, мы должны подвергнуть полученные статистическіе выводы дальнѣйшему анализу. Анализъ этотъ состоитъ въ распредѣленіи общей массы перевозимыхъ грузовъ по мѣстамъ ихъ отправленія и назначенія. Разсматривая товарное движеніе съ этой точки зрѣнія, мы видимъ, что оно можетъ быть раздѣлено на четыре отдѣла. Въ одной части товарныхъ грузовъ какъ мѣста производства, такъ и пункты потребленія, лежатъ въ предѣлахъ данной линіи, вслѣдствіе чего грузы и отправляются и получаются собственными ея станціями; грузы этой категоріи носятъ техническое названіе грузовъ «*внутренняго сообщенія*». Другая часть товаровъ производится въ предѣлахъ данной линіи и потому отправляется собственными ея станціями, потребляется же внѣ предѣловъ линіи, и потому получается другими дорогами. Третья часть грузовъ, наоборотъ, потребляется въ предѣлахъ данной линіи, производится же внѣ ея предѣловъ, или, что тоже, отправляется другими дорогами, а получается данною. Двѣ послѣднія категоріи называются на языкѣ желѣзнодорожной статистики грузами *прямаго сообщенія*. Наконецъ, четвертый разрядъ грузовъ какъ производится, такъ и потребляется внѣ предѣловъ данной линіи, то-есть, и отправляется и получается другими дорогами, проходя по данной линіи лишь потому, что она лежитъ на пути слѣдованія товаровъ къ мѣстамъ назначенія. Эта четвертая категорія носитъ названіе *транзитныхъ грузовъ*.—Распредѣленіе грузовъ на четыре указанныя категоріи, есть необходимая ступень къ объясненію явленій желѣзно-дорожнаго движенія. Лишь первыя три категоріи грузовъ находятся въ связи съ экономическими условіями района данной линіи; транзитные же грузы не имѣютъ къ нимъ никакого отношенія и являются на линіи лишь вслѣдствіе случайности ея географическаго положенія. Такъ какъ, однако, транзитные грузы во многихъ случаяхъ играютъ весьма важную роль въ движеніи и дохо-

дахъ желѣзныхъ дорогъ, то мы не можемъ обойдтись безъ ихъ разсмотрѣнія [1].

---

[1]) Распредѣленіе грузовъ на четыре указанныя категоріи дано нами въ приложеніи (табл. III). Соединеніе грузовъ внутренняго сообщенія съ грузами, переданными на другія дороги, дастъ намъ всю отправку собственныхъ станцій, а сложеніе грузовъ внутренняго сообщенія съ грузами, прибывшими съ другихъ дорогъ, показываетъ все полученіе собственныхъ станцій. Подобная классификація грузовъ, кромѣ ея значенія для анализа мѣстъ производства и потребленія грузовъ, важна еще потому, что лишь она одна даетъ возможность точно опредѣлить количество грузовъ, дѣйствительно передвигающихся въ предѣлахъ данной сѣти. Общая масса грузовъ, которая числится по отчетамъ отдѣльныхъ дорогъ, на самомъ дѣлѣ не даетъ объ этомъ никакого понятія, ибо значительная часть грузовъ, проходя отъ мѣстъ производства до мѣстъ потребленія по нѣсколькимъ линіямъ, каждою изъ этихъ послѣднихъ показывается и въ отправленіи и въ прибытіи. Вслѣдствіе такихъ двойныхъ и тройныхъ записей, масса грузовъ, значащихся перевезенными, всегда значительно превышаетъ число дѣйствительно отправленныхъ. Какъ велика разница между тѣми и другими показываетъ примѣръ русской сѣти. По желѣзно-дорожнымъ отчетамъ количество грузовъ, перевезенныхъ въ 1874 г. на линіяхъ, обнимаемыхъ нашими таблицами (на всѣхъ линіяхъ, за исключеніемъ Ливенской и Ряжско-Вяземской), составляетъ 1.348,877 тыс. пуд., а между тѣмъ сумма грузовъ, отправленныхъ собственными станціями тѣхъ же дорогъ равняется всего 838,569 тыс. пуд.; разница вслѣдствіе двойныхъ записей образуется въ 510,368 тыс. пуд. Въ виду такой важности распредѣленія грузовъ по указанному плану, странно, что желѣзнодорожная статистика до сихъ поръ не давала его. Распредѣленіе перевозки на внутреннее, прямое и транзитное сообщеніе встрѣчается изъ заграничныхъ статистическихъ изданій только въ извѣстной Deutsche Eisenbahn-Statistik за послѣдніе годы и въ изданіи прусскаго министерства торговли (Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen) также за послѣдніе годы; впрочемъ въ прусскомъ изданіи по прямому сообщенію не показаны отдѣльно грузы, отправленные на чужія дороги и полученные съ чужихъ дорогъ. Изъ русскихъ же статистическихъ изданій такого распредѣленія не встрѣчается ни въ одномъ. Что касается до указанія всего количества грузовъ, отправленныхъ собственными станціями и полученныхъ ими, то мы не находимъ его ни въ одномъ изъ статистическихъ изданій, какъ русскихъ, такъ и заграничныхъ, хотя въ большей части русскихъ отчетовъ есть необходимые для того матеріалы. Мы имѣли возможность (хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ съ большими затрудненіями) распредѣлить грузы на внутренніе, прямые и транзитные по 41 дорогѣ, а на 33 дорогахъ даже раздѣлить грузы каждой категоріи по направленіямъ.

Транзитные грузы.

Едва ли можно указать въ желѣзнодорожной экономіи другой предметъ, возбуждавшій столько разнообразныхъ толковъ, какъ значеніе транзитныхъ грузовъ. Съ самаго появленія рельсовыхъ путей велись оживленные споры по этому вопросу и существовали цѣлыя особыя группы свѣдущихъ людей, различавшіяся именно по способу его рѣшенія. Объясненіе такого вниманія заключается въ близкой связи вопроса о транзитѣ съ нѣкоторыми важнѣйшими сторонами желѣзнодорожной экономіи. Способы его рѣшенія имѣютъ прежде всего важное вліяніе на проэктированіе какъ цѣлой сѣти въ странѣ, такъ и отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Если транзитъ играетъ важную роль въ движеніи и, слѣдовательно, если движеніе совершенно преимущественно между крайними пунктами желѣзныхъ дорогъ, то отсюда само собой вытекаетъ необходимость, во избѣжаніе напрасной траты времени и расходовъ, соединять конечные пункты возможно кратчайшими путями и потому избирать для желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ эти пункты, направленія, возможно болѣе приближающіяся къ прямой линіи. Если же, напротивъ, будетъ придано первоклассное значеніе мѣстному движенію, то естественнымъ послѣдствіемъ будетъ выборъ такихъ направленій для сооружаемыхъ линій, которыя хотя и не удовлетворяютъ требованіямъ прямолинейности, но за то захватываютъ по пути возможно большее количество пунктовъ потребленія и производства товаровъ. Съ другой стороны рѣшеніе вопроса о транзитѣ не остается безъ вліянія и на эксплуатаціонную политику. Направленіе этой политики существенно зависитъ отъ рѣшенія вопроса о степени приложимости къ желѣзнымъ дорогамъ начала конкурренціи; но конкурренція сильнѣе въ транзитномъ, нежели въ мѣстномъ движеніи; потому взглядъ на значеніе транзита долженъ отразиться и на политикѣ.

Споры о значеніи транзита были особенно многочисленны во Франціи въ 40-хъ годахъ, когда проэктировалась пер-

вая сѣть желѣзныхъ дорогъ: они раздавались и въ палатахъ и въ литературѣ, и поддерживались малымъ знакомствомъ съ дѣйствительными явленіями желѣзнодорожной перевозки, которое, впрочемъ, трудно было и пріобрѣсти при маломъ развитіи тогдашнихъ сѣтей. Правительственные инженеры, отъ которыхъ въ то время зависѣлъ выборъ направленія дорогъ, были склонны преувеличивать значеніе транзита и избирать для дорогъ возможно прямолинейные пути. Господство такого взгляда выразилось въ направленіи множества тогдашнихъ линій. Такъ линія отъ Парижа до Гавра обошла Руанъ изъ-за того только, чтобы не искривлять пути. Дорога отъ Базеля къ Страсбургу изъ за-того же разсчета миновала многіе значительные пункты верхняго Эльзаса. Тоже нужно сказать о дорогѣ отъ Дижона въ Шалонъ [2]. Подобный же взглядъ, по примѣру Франціи, господствовалъ и въ другихъ странахъ. Германія въ 40-хъ годахъ проводила возможно прямыя линіи между разными городами и портами. Наши первыя дороги носятъ также ясные слѣды подобнаго воззрѣнія.

Но ближайшее изученіе дѣйствительнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ скоро произвело переворотъ во взглядахъ. Въ 1842 году появился мемуаръ Minard'а [3]), въ которомъ авторъ, на основаніи многочисленныхъ статистическихъ данныхъ, доказывалъ, что мѣстное движеніе повсюду имѣетъ перевѣсъ надъ транзитнымъ, вслѣдствіе чего доходность желѣзныхъ дорогъ въ несравненно большей мѣрѣ зависитъ отъ перваго, нежели отъ послѣдняго, и потому настоятельно рекомендовалъ не стѣсняться искривленіемъ линій, лишь бы только захватить возможно большее число населенныхъ мѣстностей. Дѣйствительно, вычисленія Minard'а выяснили, что на тѣхъ самыхъ линіяхъ, которымъ правительственные инженеры придали особенную короткость и прямоту, транзитное сообщеніе

---

2) *A. Perdonnet.* Traité element. 2.e ed. I, p. 80.

3) *Minard.* Importance du parcours partiel sur les chemins de fer. 1842 Другой мемуаръ о томъ же предметѣ 1843 г. Мы не имѣли подъ руками самихъ мемуаровъ, а пользовались извлеченіями изъ нихъ, помѣщенными у *Lobet*—Des chemins de fer en France, Paris. 1845 p. 128 и сл. и у *A. Perdonnet.* 1. 82 и сл.

въ то время играло лишь ничтожную роль. Такъ по линіи отъ Базеля до Страсбурга въ 1846 году между крайними пунктами прошло не болѣе $3^1/_2$% всего товарнаго движенія [4]). Сочиненіе Минара произвело сильное впечатлѣніе, и сдѣлало переворотъ во взглядахъ на значеніе транзита и способъ выбора линій. «Каждый теперь знаетъ,» писалъ Книсъ [5]) въ 50-хъ годахъ, «что необычайно важная роль, какую играли разсчеты на транзитъ въ желѣзно-дорожныхъ проэктахъ, не оправдалась дѣйствительнымъ опытомъ. Вопреки прежнимъ ожиданіямъ, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ перевозка между малыми разстояніями не только составляетъ значительнѣйшую долю всего движенія, но и даетъ самую крупную долю дохода». Подобно тому, какъ прежде преувеличивали прямолинейность, теперь стали утрировать искривленія. Въ Германіи, особенно южной, построили нѣсколько линій настолько искривленныхъ, что впослѣдствіи пришлось ихъ замѣнить другими [6]).

Въ нашей литературѣ также отразились разные взгляды на важность транзита. Въ началѣ у насъ транзиту приписылось почти исключительное значеніе. Въ цитированной уже нами брошюрѣ Н. Атрѣшкова, относящейся къ 1835 г., признается, какъ несомнѣнная аксіома, что «единственное и возможное назначеніе желѣзной дороги есть установленіе сообщенія только тѣхъ двухъ городовъ или пунктовъ, между которыми она устроена» (стр. 25). Поэтому при разсчетѣ будущей доходности дороги отъ Петербурга до Москвы, Атрѣшковъ считалъ достаточнымъ ограничиться разсчетомъ числа пассажировъ и грузовъ, ожидаемыхъ въ двухъ столицахъ. Прямолинейное направленіе первой нашей дороги, Николаевской, носитъ на себѣ ясные слѣды этого взгляда. Впослѣдствіи укрѣпились противоположныя мнѣнія, и наши линіи испытали множество искрив-

4) *A. Perdonnet.* I. 87.

5) *Knies.* Eisenbahnen und ihre Wirkungen. Braunschweig 1853. 80 и 81.

6) Цѣлый рядъ такихъ линій приводитъ *Haushofer* въ своей Eisenbahngeographie. Stuttgart. 1875.

леній. Но теперь опытъ снова выдвигаетъ транзитъ. Пріобрѣтеніе транзитныхъ грузовъ составляетъ предметъ страстныхъ желаній желѣзнодорожныхъ управленій [7]). Изъ за транзитныхъ грузовъ борются между собою различныя дороги, понижая ради ихъ привлеченія провозную плату до послѣдней степени возможности.

Такимъ образомъ въ исторіи мнѣній по разсматриваемому вопросу мы встрѣчаемся съ двумя крайними взглядами, изъ которыхъ каждый аппелируетъ къ опыту въ свою защиту. Обратимся же къ указаніямъ этого опыта, который въ настоящее время, конечно, несравненно обширнѣе и богаче, чѣмъ въ то время, когда происходили упомянутыя выше пренія.

Изъ различныхъ странъ Европы естественнѣе всего ожидать широкаго развитія транзитнаго движенія въ Бельгіи и Германіи. Бельгія, при небольшой территоріи и самой плотной въ Европѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ, примыкаетъ съ одной стороны къ важнѣйшему для торговли морю, а съ другой стороны къ промышленнѣйшимъ частямъ Франціи и Германіи, съ которыми сама ведетъ оживленныя сношенія. Поэтому ни въ одной странѣ не представляется, повидимому, столь благопріятныхъ условій для транзита, какъ въ Бельгіи. Между тѣмъ мы видимъ, что транзитное движеніе тамъ далеко уступаетъ по массѣ и доходности мѣстному. По свидѣтельству Книса (стр. 81), въ 1851 г. международный транзитъ въ Бельгіи доставлялъ всего 3.$_3$ милліона франковъ на 16 мил. всего дохода, т.-е. менѣе, чѣмъ пятую часть. Въ 1857 г. на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ Бельгіи доходъ отъ транзита равнялся всего 22.$_9$% дохода, въ 1864 г. онъ спустился до 18.$_4$% [8]), а въ 1866 г. составлялъ 18% [9]). Впрочемъ, на дорогахъ частныхъ бельгійскихъ компаній транзитъ играетъ болѣе важную роль; именно, въ 1867 г. было перевезено по внутреннему сообщенію (ser-

[7]) Управленіе Ряжско-Моршанской дороги въ отчетѣ за 1872 годъ (стр. 6) прямо выражается, что ожидаемое открытіе сосѣднихъ линій сдѣлаетъ ее *транзитною, слѣдовательно—доходною*.

[8]) *J. Loisel*. Annuaire special des chemins de fer Belges (periode de 1835—1865). Bruxelles 1867. p. 148, 150.

[9]) Idem, années 1866 et 1867. Brux. 1869. p. 399.

vice interieur) 5,523 т. тоннъ, а по прямому и транзитному (services mixtes, internationaux et transit) 5,721 тыс. тоннъ, при чемъ доходы отъ перваго рода перевозки простирались до 11 мил. франковъ, а отъ послѣдняго до 11.$_7$ мил. франковъ [10]).

Столь же многими шансами относительно транзита должна была бы обладать Германія. Занимая центральное положеніе въ Европѣ, Германія призвана быть посредницею обмѣна между востокомъ Европы и Атлантическимъ океаномъ, равно какъ между сѣверно-европейскими морями и Средиземнымъ. По Германіи искони шли великіе торговые пути отъ Сѣвернаго моря къ Италіи и Вѣнѣ. Такъ какъ нѣмецкая статистика даетъ всего болѣе данныхъ относительно распредѣленія грузовъ, то мы имѣемъ полную возможность оцѣнить, на сколько географическое положеніе Германіи благопріятствуетъ транзитному движенію. Судя по новѣйшимъ статистическимъ свѣдѣніямъ [11]) на обширной прусской сѣти транзитъ играетъ весьма второстепенную роль. Въ 1874 г. изъ 1.329 мил. центн. товаровъ, перевезенныхъ на всѣхъ линіяхъ прусской сѣти (за исключеніемъ пяти дорогъ, не выдѣлившихъ транзитныхъ грузовъ изъ прямыхъ), 535 мил. центн. приходилось на внутреннее сообщеніе, 599$^1/_2$ мил. центн. на прямое и 194$^1/_2$ мил. центн. на транзитное. Такимъ образомъ транзитъ составляетъ въ Германіи всего 14.$^1/_2$% всего товарнаго движенія. Относительно малое значеніе транзита въ Пруссіи станетъ еще яснѣе, если мы примемъ во вниманіе, какой незначительной долей входитъ онъ въ движеніе нѣмецкихъ дорогъ, выдающихся надъ другими по массѣ грузовъ. Дорога, стоящая на первомъ мѣстѣ по количеству перевезенныхъ товаровъ, Bergisch-Markische, отправила изъ 255.$_8$ мил. центнеровъ всего 7.$_8$ мил., т.-е. 3% транзитныхъ грузовъ. На Рейнской дорогѣ, изъ 121 мил. центровъ всѣхъ грузовъ, транзитные составляютъ всего 11 мил.; на Верхне-Силезской изъ 105 мил.—7 мил. цент.; на Сарбрюкенской изъ 92$^1/_2$ милл. — 6.$_3$ мил. центнеровъ. Болѣе значительное развитіе транзита мы встрѣчаемъ изъ пер-

[10]) Idem, p. 389.
[11]) Stat. Nachrichten v. d. preusichen. Eisebahnen, für 1874. s. 102.

воклассныхъ дорогъ Пруссіи лишь на двухъ: Ганноверской, которая изъ $91\frac{1}{2}$ мил. центровъ всѣхъ грузовъ имѣла $18._4$ мил. центнеровъ транзитныхъ, и на Niederschlesisch-Markische перевезшей по транзитному сообщенію $21\frac{1}{2}$ милл. центн. изъ 88 мил. центн. всѣхъ грузовъ. Первая изъ этихъ линій своими многочисленными развѣтвленіями служитъ исходной артеріей для грузовъ промышленной прирейнской Пруссіи, идущихъ къ Бремену; а вторая связываетъ богатую каменноугольными грузами Силезскую группу желѣзныхъ дорогъ съ Берлиномъ и сѣверо-германской сѣтью. Затѣмъ всѣ другія дороги, на которыхъ транзитъ имѣетъ важное значеніе, принадлежатъ къ разряду второстепенныхъ, таковы: Магдебургъ-Гальберштатская линія, которая по количеству транзитныхъ грузовъ ($28._2$ м. цент.) занимаетъ первое мѣсто въ Пруссіи; вестфальская (23 мил. цент.); на остальныхъ дорогахъ транзитныхъ грузовъ менѣе 10 мил. цент. Преобладающее значеніе имѣетъ транзитъ въ Пруссіи, за исключеніемъ Вестфальской линіи, лишь на дорогахъ совершенно незначительныхъ по грузовому движенію, каковы Rhein-Nahe (7 мил. изъ 15 мил. цент.), Main-Weser (9 мил. изъ $22\frac{1}{2}$ мил. цент.), Frankfurt—Bebraer (4 мил. изъ 10 мил. цент.).

Изъ остальныхъ странъ Германіи транзитъ играетъ важную роль въ одной Баваріи, которая лежитъ на старинной исторической дорогѣ изъ сѣверной Европы въ Италію; здѣсь транзиту принадлежитъ до $\frac{1}{3}$ всего движенія. Затѣмъ въ Саксоніи въ 1871 году приходилось на транзитъ всего $15\frac{1}{2}\%$ всего количества перевезенныхъ грузовъ [12]) и $16\frac{1}{2}\%$ дохода отъ товарнаго движенія. Въ Баденѣ транзитъ колеблется по разнымъ линіямъ между 10 и 20% всего движенія [13]). Что касается до Австріи, которая давно стремилась привлечь къ себѣ европейско-азіатскій транзитъ и соотвѣтственно тому устраивала свои линіи, то въ ней транзитъ имѣетъ столь же маловажное значеніе, какъ и въ сосѣдней Германіи. Въ 1875 г.

---

[12]) Statistischer Bericht ueber den Betrieb der Sächsischen Staats- und-Privat-Bahnen im Jahre 1871. 53.

[13]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1870, № 13. s. 224.

изъ 36.₇ мил. тоннъ на транзитное движеніе приходилось 4.₈ мил. тоннъ, что даетъ всего 13%. Изъ австрійскихъ дорогъ транзитъ составляетъ болѣе крупную долю движенія на австрійской Staatsbahn, гдѣ онъ доходитъ до 20%, и на Kaiser Ferdinands Nordbahn,—около 15% [14]).

Такимъ образомъ факты западно-европейской желѣзнодорожной статистики подтверждаютъ то мнѣніе, которое сложилось въ средѣ спеціалистовъ относительно малаго значенія транзита въ современномъ желѣзнодорожномъ движеніи. Транзитъ играетъ сколько-нибудь значительную роль лишь въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ. Впрочемъ, нужно замѣтить, что въ Германіи, вслѣдствіе естественныхъ условій и историческихъ обстоятельствъ, главнѣйшіе районы густаго населенія и промышленности (мѣстности по среднему и верхнему теченію Рейна), особенно изобилующіе мѣстными грузами, лежатъ въ сторонѣ отъ главныхъ путей транзитнаго движенія.

Посмотримъ теперь, какое значеніе имѣетъ транзитъ на нашей сѣти. Мы уже упоминали, что отнюдь не на всѣхъ русскихъ дорогахъ возможно было выдѣлить транзитные грузы отъ остальныхъ [15]). На 38 линіяхъ, гдѣ такое раздѣленіе оказалось возможнымъ провести вполнѣ точно, изъ 1.082,030 тыс. пуд. всѣхъ перевезенныхъ грузовъ 400,051 тыс. пуд. было перевезено по внутреннему, 471,399 тыс. по прямому, и 210,580 тыс. пуд. по транзитному сообщенію. Такъ какъ указанныя линіи представляютъ собою бо́льшую часть нашей сѣти и на нихъ приходится болѣе трехъ четвертей всего товарнаго движенія,

[14]) Deutsche Eisenbahn-Statistik 1875. s. 69.

[15]) Оказалось возможнымъ произвести за 1874 г. такое выдѣленіе на 38 линіяхъ изъ 44. На Петербугско-Варшавской и Московско-Курской дорогахъ по отчетамъ вовсе нѣтъ возможности раздѣлить грузы на внутренніе, прямые и транзитные. Три дороги, Московско-Брестская, Ландварово-Роменская и Поти-Тифлисская, не представляютъ данныхъ для отдѣленія транзитныхъ грузовъ отъ прямыхъ; на Кіево-Брестской хотя указано раздѣленіе грузовъ на внутренніе, прямые и транзитные, но въ каждую изъ этихъ категорій включены общественные грузы, составлявшіе въ 1874 г весьма крупную статью перевозки на этой линіи: выдѣлить же ихъ нѣтъ возможности, по отсутствію данныхъ.

то вычисленное отношеніе трехъ категорій грузовъ, по которому на внутреннее сообщеніе приходится 36.$_9$%, на прямое 43.$_6$% и на транзитное 19.$_5$%, можно признать примѣнимымъ и для всей русской сѣти.—Хотя, такимъ образомъ въ среднемъ выводѣ для всей русской сѣти транзитные грузы составляютъ только $^1/_5$ всего товарнаго движенія, но на многихъ отдѣльныхъ линіяхъ они играютъ у насъ громадную роль. Въ противоположность Германіи, линіи съ значительной долей транзитныхъ грузовъ принадлежатъ у насъ къ числу важнѣйшихъ по количеству движенія и доходности. Вотъ перечень линій которыя обязаны транзиту своимъ процвѣтаніемъ:

	Количество транзитныхъ грузовъ. Тысячи пудовъ.	Процен. отношеніе транзитныхъ грузовъ къ всему товар. движенію.
Рязанско-Козловская	49,506	70.$_3$
Динабурго-Витебская . . .	31,702	76.$_4$
Московско-Рязанская	27,651	35.$_6$
Козловско-Тамбовская	18,864	85.$_1$
Орловско-Витебская	18,475	31.$_2$
Орловско-Грязская	14,396	48.$_7$
Козлов.-Ворон.-Тамбовская .	11,056	20.$_9$
Николаевская	10,631	9.$_4$
Курско-Харьково-Азовская . .	6,760	14,$_7$
Варшавско-Бромбергская . .	5,622	29.$_8$
Курско-Кіевская	3,915	14.$_9$
Варшавско-Вѣнская	3,608	4.$_9$
Варшавско-Тераспольская . .	1,878	10.$_4$
Харьково-Николаевская . . .	1,211	4.$_1$
Ряжско-Моршанская	1,073	2.$_2$

На остальныхъ дорогахъ (Шуйско-Ивановской, Московско-Нижегородской и Балтійской) транзитныхъ грузовъ менѣе 1 милл. пудовъ. Разсматривая приведенныя дороги, мы видимъ въ ихъ числѣ на первомъ мѣстѣ наши доходнѣйшія линіи.

Рязанско-Козловскую и Московско-Рязанскую, и затѣмъ цѣлый рядъ другихъ, занимающихъ весьма видное мѣсто по товарному движенію. На нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ-то Козловско-Тамбовской и Динабургско-Витебской, почти все товарное движеніе состоитъ изъ транзитныхъ грузовъ.

Большая или меньшая доля транзита цѣликомъ зависитъ отъ географическаго положенія линій относительно мѣстъ производства и потребленія товаровъ. Мы почти не встрѣчаемъ транзита какъ на линіяхъ, начинающихъ собою сѣть внутри страны, такъ и на дорогахъ, оканчивающихся на границѣ. Станціи дорогъ первой категоріи отправляютъ собственные грузы на другія дороги, станціи послѣднихъ получаютъ грузы, приходящіе съ другихъ дорогъ. Потому тѣ и другія дороги характеризуются особымъ развитіемъ грузовъ прямаго сообщенія. Такъ изъ дорогъ, начинающихъ сѣть, грузы прямаго сообщенія, составляютъ на: Грязе-Царицынской 80.$_2$%, Тамбовско-Саратовской 76.$_4$%, Моршанско-Сызранской 78 $_6$%, Рыбинско-Бологовской 89%, Ландварово-Роменской 67.$_2$%. Изъ дорогъ, оканчивающихъ сѣть, прямое сообщеніе составляетъ: на Николаевской 55 $_9$ %. Балтійской 62%, Риго-Динабургской 62%, Бресто-Граевской 77,$_5$%. Развитіе транзита замѣчается на линіяхъ, лежащихъ въ срединѣ между дорогами, начинающими и оканчивающими сѣть, и притомъ тѣмъ въ большей степени, чѣмъ эти срединныя дороги ближе къ конечнымъ. Такъ на пути отъ Царицына къ Ригѣ транзитные грузы составляютъ, начиная съ Орловско-Грязской, которая примыкаетъ къ Грязе-Царицынской, не имѣющей транзита: на Орловско-Грязской 14,396 тыс. пуд., на Орловско-Витебской 18,475 тыс. пуд., на Динабурго-Витебской 31,702 тыс. пуд.; конечная Риго-Динабургская опять не имѣетъ транзита. На пути отъ Саратова къ Петербургу транзитъ равняется: на Козловско-Тамбовской 18,864 тыс. пуд., на Рязанско-Козловской 49,506 тыс. пуд. Приведенныя срединныя дороги всѣмъ своимъ значеніемъ и благосостояніемъ обязаны почти единственно своему географическому положенію, такъ какъ собственные ихъ районы и даютъ и принимаютъ сравнительно малое количество грузовъ.

Сопоставляя дороги, отличающіяся преобладаніемъ транзитныхъ грузовъ, съ направленіями главныхъ токовъ товарнаго движенія, мы видимъ, что всѣ онѣ принадлежатъ къ сѣверному тяготѣнію; на дорогахъ съ преобладающимъ южнымъ тяготѣніемъ транзитъ незначителенъ. Причина этого явленія лежитъ отчасти въ большей отдаленности мѣстъ производства отъ мѣстъ потребленія въ сѣверномъ товарномъ токѣ, отчасти въ случайномъ характерѣ образованія желѣзнодорожныхъ компаній. И сѣверныя и южныя дороги получаютъ свои главные грузы съ черноземной полосы; но черноземная полоса отдалена на тысячу верстъ и болѣе отъ каждаго изъ Балтійскихъ портовъ, служащихъ главными мѣстами потребленія ея грузовъ, тогда какъ на югѣ эта полоса подходитъ почти къ самымъ портамъ; разстояніе, которое приходится проходить грузамъ черноземныхъ губерній на пути къ южнымъ границамъ, вдвое меньше, нежели на пути къ сѣвернымъ и западнымъ границамъ.—Но, на ряду съ этимъ, важное значеніе имѣетъ и другое обстоятельство. При одинаковости географическаго положенія, транзитъ играетъ гораздо болѣе важную роль на короткихъ линіяхъ, нежели на длинныхъ. Самый значительный въ Россіи процентъ транзита встрѣчается на дорогахъ Козловско-Тамбовской, Динабурго-Витебской и Рязанско-Козловской, изъ которыхъ первая имѣетъ всего 68 верстъ, вторая—244 версты, а третья—198 верстъ. Это и понятно. Когда одному и тому же грузу на пути слѣдованія отъ мѣста производства къ мѣсту назначенія приходится проходить чрезъ нѣсколько отдѣльныхъ линій, находящихся въ рукахъ разныхъ владѣльцевъ, то каждая изъ этихъ линій будетъ зачислять его въ категорію транзитныхъ; количество же такихъ отдѣльныхъ линій, конечно, тѣмъ будетъ больше, чѣмъ самыя линіи короче. Но стоитъ взглянуть на колонну цифръ, обозначающихъ длину русскихъ дорогъ, чтобы убѣдиться, что въ сѣверной и южной половинахъ нашей страны существуетъ крупная разница въ длинѣ желѣзнодорожныхъ линій, принадлежащихъ самостоятельнымъ предпріятіямъ. На югѣ всѣ безъ исключенія компаніи владѣютъ длинными дорогами. Такъ, Одесская дорога имѣетъ 985 верстъ, Козловско-

Воронежско-Ростовская 780, Харьково-Николаевская 603, Курско-Харьково-Азовская 764 версты. Напротивъ, на путяхъ сѣвернаго тяготѣнія грузовъ мы встрѣчаемъ почти исключительно мелкія компаніи. Такъ, Козловско-Тамбовская дорога имѣетъ 68 верстъ, Ряжско-Моршанская 121, Рязанско-Козловская 198, Московско-Рязанская 243, Орловско-Грязская 283, Орловско-Витебская 488, Динабургско-Витебская 244 версты. Причина этого выдающагося различія заключается въ историческихъ условіяхъ развитія нашей сѣти. Постройка русскихъ желѣзныхъ дорогъ началась съ сѣверныхъ линій; на нихъ дѣлались первые опыты новаго дѣла. Но исторія всѣхъ странъ показываетъ, что въ первое время предприниматели не рисковали браться за обширныя линіи. Хотя въ Россіи сооруженіе желѣзныхъ дорогъ началось въ то время, когда западная Европа была уже вдоволь изрѣзана ими, но первыя наши линіи строились иностранными капиталистами и техниками, для которыхъ наше отечество было вполнѣ неизвѣстной страной. Поэтому намъ по необходимости пришлось разбить сѣть сѣверной половины Россіи на множество отдѣльныхъ предпріятій, которыя, впослѣдствіи, занявши при помощи транзита первыя мѣста по доходности, уже не имѣли интереса сливаться въ болѣе крупныя хозяйственныя единицы. Напротивъ, южныя линіи всѣ принадлежатъ къ числу молодыхъ, которыя возникли въ эпоху увлеченія желѣзнодорожной спекуляціей, когда каждому предпринимателю и строителю хотѣлось захватить въ свои руки возможно большее протяженіе. Такимъ образомъ вышло, что южныя линіи, при значительной своей длинѣ, непосредственно соединяютъ мѣста производства съ мѣстами потребленія, тогда какъ въ направленіи къ сѣверу каждый сплошной путь слѣдованія грузовъ является разбитымъ на нѣсколько отдѣльныхъ предпріятій.

Обращаясь къ дальнѣйшему анализу транзита на нашей сѣти, мы видимъ, что степень его важности весьма различна въ прямыхъ и обратныхъ товарныхъ токахъ. Изъ 160,438 тыс. пуд. транзитныхъ грузовъ, перевезенныхъ въ 1874 году на 33 линіяхъ, отчетность которыхъ представляетъ возможность

распредѣлить грузы по направленіямъ, 116,311 тыс. пуд. или $72._5$% прошло въ сторону сильнѣйшаго движенія. Въ направленіи сильнѣйшаго движенія количество транзитныхъ товаровъ не только само по себѣ больше, но и составляетъ большую долю всей перевозки, чѣмъ въ обратномъ направленіи. Въ первомъ изъ этихъ направленій изъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ транзитные составляютъ $19._4$%, во второмъ только $14._5$%. Такое неравенство въ распредѣленіи транзита по направленіямъ перевозки станетъ еще яснѣе, если мы бросимъ взглядъ на нѣсколько линій, отличающихся особеннымъ развитіемъ транзита.

	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.			Въ сторону слабѣйшаго движенія.		
	Перевезено транзитныхъ грузовъ въ тысяч. пуд.	Процентн. отнош. транзитныхъ грузовъ этого направленія ко всей суммѣ транзитн. грузовъ.	Процентное отношеніе транзитныхъ грузовъ ко всей суммѣ грузовъ.	Перевезено транзитныхъ грузовъ въ тыс. пуд.	Процент. отнош. транзитныхъ грузовъ этого направленія ко всей суммѣ транзит. грузовъ.	Процентное отношеніе транзитныхъ грузовъ ко всей суммѣ грузовъ.
На Рязан.-Козлов.	42,303	$88._4$	$75._4$	5,615	$11._6$	$51._8$
» Динаб.-Витеб. .	24,159	$76._3$	$76._7$	7,548	$23._7$	$75._9$
» Козлов.-Тамб. .	17.263	$91._7$	$90._9$	1,601	$8._3$	$50._8$
» Орлов.-Грязск.	12,459	93	$53._2$	1,987	7	34

Изъ приведенныхъ цифръ ясно видно, что на дорогахъ, стоящихъ на первыхъ мѣстахъ по количеству транзитныхъ грузовъ, эти послѣдніе перевозятся главнымъ образомъ въ направленіи сильнѣйшаго движенія; на трехъ изъ приведенныхъ дорогъ обратный транзитъ составляетъ всего только $^1/_{10}$ всѣхъ транзитныхъ грузовъ, а $^9/_{10}$ всѣхъ транзитныхъ грузовъ перевезено въ направленіи сильнѣйшаго движенія; лишь на одной Динабургско-Витебской обратный транзитъ составляетъ около $^1/_4$ всѣхъ транзитныхъ грузовъ.—Кромѣ того, на всѣхъ указанныхъ дорогахъ транзитъ составляетъ гораздо большую

долю всей товарной перевозки въ направленіи сильнѣйшаго движенія, нежели въ обратномъ; лишь на одной изъ дорогъ, Динабургско-Витебской, транзитные грузы составляютъ почти одну и ту же долю какъ въ прямыхъ, такъ и въ обратныхъ грузахъ; на всѣхъ же прочихъ въ прямыхъ грузахъ транзитъ составляетъ отъ $^9/_{10}$ до $^1/_2$, а въ обратныхъ отъ $^1/_2$ до $^3/_4$ всей перевозки. Такимъ образомъ оказывается, что транзитъ у насъ играетъ несравненно важнѣйшую роль въ прямыхъ грузахъ, нежели въ обратныхъ, не только по абсолютной величинѣ, но и по отношенію ко всей перевозкѣ въ ту или другую сторону. Это обстоятельство, весьма характеристичное для нашихъ дорогъ, находится въ связи съ особенностями тѣхъ и другихъ грузовъ. На нашихъ транзитныхъ дорогахъ прямые грузы состоятъ почти исключительно изъ хлѣбныхъ. Хлѣбные грузы, со включеніемъ льнянаго и конопляннаго сѣмени, льна и пеньки, составляютъ на Рязанско-Козловской $49._2$ мил. пуд. изъ $56._1$ мил. пуд. всѣхъ прямыхъ грузовъ, или $85._5\%$, на Динабургско-Витебской $26._9$ мил. пуд. изъ $31._5$ мил. пуд., или $85._4\%$, на Козловско-Тамбовской $16._3$ милл. пуд. изъ 19 мил. пуд., или $86._9\%$, на Орловско-Грязской $18._1$ мил. пуд. изъ $23._8$ мил. пуд., или 76%. Между тѣмъ значительное количество транзитныхъ дорогъ, каковы, напримѣръ, Рязанско-Козловская, Козловско-Тамбовская и Орловско-Грязская, проходятъ по мѣстностямъ, которыя не только не нуждаются въ привозномъ хлѣбѣ, а напротивъ, сами отправляютъ его; тѣ же изъ транзитныхъ линій, которыя, какъ, напримѣръ, Динабурго-Витебская, проходятъ по мѣстамъ, ввозящимъ хлѣбъ, оставляютъ его вообще въ незначительномъ количествѣ, вслѣдствіе сравнительно малой населенности своихъ районовъ и развитія собственнаго земледѣльческаго промысла. Такимъ образомъ прямые грузы проходятъ отъ мѣстъ производства до мѣстъ назначенія, преимущественно портовъ, весьма мало умаляясь на пути.—Иной характеръ имѣютъ обратные грузы, слѣдующіе, какъ мы видѣли, отъ окраинъ къ центру страны: это—грузы, исключительно назначающіеся для мѣстнаго потребленія, а потому остающіеся по пути всего слѣдованія въ большемъ или меньшемъ количествѣ на каждой крупной стан-

ціи. Естественно такимъ образомъ, что токи, начинающіеся на границахъ и идущіе внутрь страны, постепенно, такъ сказать, истаяваютъ по пути, и чѣмъ дальше слѣдуютъ, даютъ все меньше и меньше пищи для транзита.

Изъ предшествующаго вытекаетъ слѣдующее общее заключеніе относительно русскаго транзита. Транзитъ играетъ важную роль единственно въ прямымъ грузахъ срединныхъ дорогъ сѣвернаго тяготѣнія. Какъ скоро дорога совмѣщаетъ въ себѣ эти три условія, она можетъ разсчитывать на транзитъ.

Представленныя данныя показываютъ, что тѣ изъ нашихъ дорогъ, которымъ посчастливилось соединить показанныя условія, извлекаютъ громадныя выгоды изъ транзитнаго движенія, и обязаны послѣднему своимъ относительнымъ процвѣтаніемъ. Но является вопросъ, насколько прочны эти выгоды и это процвѣтаніе.

При сопоставленіи данныхъ о количествѣ транзитныхъ грузовъ за нѣсколько лѣтъ, оказывается, что транзитъ представляетъ собою самый подвижной элементъ товарной перевозки. Тогда какъ мѣстное движеніе развивается изъ года въ годъ лишь постепенно и медленно, транзитные грузы на обладающихъ ими линіяхъ могутъ въ самое короткое время значительно возрасти и значительно уменьшиться. Чтобы убѣдиться въ этой подвижности транзитныхъ грузовъ, достаточно привести два, три примѣра. Рязанско-Козловская дорога, въ направленіи къ Рязани, почти цѣликомъ передаетъ принимаемые съ другихъ дорогъ грузы на Московско-Рязанскую дорогу; слѣдовательно, грузы, полученные въ этомъ направленіи отъ другихъ дорогъ, выражаютъ собою ея транзитъ. Посмотримъ же теперь, какъ измѣнялось на Рязанско-Козловской дорогѣ въ теченіе періода отъ 1869 г. до 1876 г. количество самостоятельныхъ грузовъ и принятыхъ съ другихъ дорогъ въ направленіи къ Рязани [16]).

---

[16]) Отчетъ Рязан.-Козловской дор. за 1874 г., таблица за лит. А.

	Отправлено собственными станціями.	Принято отъ другихъ дорогъ.
	Тысячи	пудовъ.
Въ 1869 г. . . .	14,672	14,081
» 1870 » . . .	11,727	13,807
» 1871 » . . .	14,180	21,442
» 1872 » . . .	12,017	26,877
» 1873 » . . .	12,903	35,088
» 1874 » . . .	13,063	43,045

Такимъ образомъ количество мѣстныхъ грузовъ въ шестилѣтній періодъ осталось на Рязанско-Козловской дорогѣ безъ всякой перемѣны; напротивъ того, количество транзитныхъ грузовъ въ короткій періодъ шести лѣтъ поднялось въ $2^1/_2$ раза. Тоже видимъ мы на Динабургско-Витебской дорогѣ, сосредоточивающей транзитные грузы, направляющіеся къ Ригѣ [17]):

	Мѣстное движеніе.	Прямое и транзитное.
	Тысячи	пудовъ.
1868 г.	939	6,847
1869 »	614	13,324
1870 »	943	19,450
1871 »	772	26,743
1872 »	1,914	17,446
1873 »	1,521	33,815
1874 »	3,852	37,699
1875 »	2,958	26,317

На Динабургско-Витебской дорогѣ съ 1868 по 1873 г. сумма мѣстныхъ грузовъ возрасла всего въ $2^1/_2$ раза, а сумма транзитныхъ — въ 5 разъ. Такимъ образомъ въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ мы видимъ на двухъ приведенныхъ дорогахъ громадное возрастаніе транзитныхъ грузовъ, которое не идетъ

[17]) Отчеты Динаб.-Витебской дороги за 1868—1875 г.

ни въ какую параллель съ движеніемъ мѣстнымъ. Но изъ года въ годъ на тѣхъ же дорогахъ существуютъ значительныя колебанія транзита то въ сторону увеличенія, то въ сторону уменьшенія. Такъ на Рязанско-Козловской дорогѣ количество грузовъ, принятыхъ отъ чужихъ дорогъ въ 1870 году, на цѣлые 5 милл. пуд., или на 30%, было меньше, нежели въ 1869 г. На Динабурго-Витебской дорогѣ въ 1872 г. чужихъ грузовъ было на 9 мил. пуд. меньше, чѣмъ въ 1874 г. Въ противоположность ровному и постепенному развитію мѣстныхъ грузовъ, движеніе транзита идетъ сильными скачками.

Главная причина громаднаго возрастанія транзита на разсмотрѣнныхъ дорогахъ, заключается въ постепенномъ открытіи новыхъ линій, примыкающихъ къ старымъ. Такъ Рязанско-Козловская дорога, которая въ 1869 г. въ направленіи къ Рязани принимала грузы только съ двухъ дорогъ, Ряжско-Моршанской и Козловско-Воронежской, въ количествѣ 19 мил. пуд., въ 1870 году получила около 2 мил. пудовъ съ вновь открытой Козловско-Тамбовской, въ 1871 г. кромѣ того около 2 мил. пуд. съ Ряжско-Вяземской. Громадный приростъ грузовъ въ 1872 году зависѣлъ отъ открытія въ предшествующемъ году на всемъ протяженіи Тамбовско-Саратовской дороги, которая въ слѣдующемъ за тѣмъ году сдѣлалась главной питательницей Рязанско-Козловской и, напримѣръ, въ 1874 г. передала ей 17 мил. пуд. грузовъ. Тоже происходило и на Динабургско-Витебской съ постепеннымъ открытіемъ Орловско-Витебской, Орловско-Грязской и Грязе-Царицынской желѣзныхъ дорогъ. Но быстрое возрастаніе транзита въ зависимости отъ этихъ причинъ, — возрастаніе настолько сильное, что перевѣшиваетъ всѣ противодѣйствующія условія, — едва ли будетъ продолжаться въ будущемъ въ такой же степени. Важнѣйшія мѣстности черноземной полосы, служащія источникомъ большей части прямыхъ грузовъ, уже прорѣзаны повсюду главными линіями; дальнѣйшее развитіе сѣти можетъ, конечно, еще увеличить массу грузовъ на существующихъ уже дорогахъ, но едва ли уже въ той степени, какъ было это до нынѣ. А разъ остановится

это быстрое и прогрессивное увеличеніе грузовъ, зависящее отъ случайнаго обстоятельства, прироста сѣти, тогда должны будутъ вступить въ силу противоположныя тенденціи, которыми транзитныя дороги отличаются къ своей невыгодѣ отъ линій, основанныхъ преимущественно на мѣстномъ движеніи.

Изъ этихъ тенденцій на первомъ мѣстѣ стоитъ соперничество. Мѣстные грузы составляютъ по большей части неотъемлемое достояніе желѣзныхъ дорогъ; напротивъ того, за транзитные грузы дорогамъ приходится нерѣдко вести борьбу, и притомъ тѣмъ болѣе упорную, чѣмъ отдаленнѣе мѣстности, служащія источникомъ этихъ грузовъ. Западно-европейская желѣзнодорожная исторія представляетъ множество случаевъ подобной борьбы, которая иногда кончалась полнымъ отклоненіемъ транзита съ прежнихъ путей. Такъ, относительно транзитныхъ грузовъ, направляющихся съ Сѣвернаго моря въ Италію, соперничаютъ между собою Эльзасъ-Лотарингскія, Баденскія, Виртембергскія и Баварскія желѣзныя дороги; побѣда склоняется то къ тѣмъ, то къ другимъ, смотря по разнымъ случайнымъ обстоятельствамъ. Но въ недалекомъ будущемъ, какъ старинный путь на Бреннеръ, съ громадными издержками проведенный черезъ Альпы съ цѣлію направить по Баваріи итальянскій транзитъ, такъ и французскія дороги, успѣвшія, послѣ сооруженія Монъ-Сенисскаго тоннеля, привлечь къ себѣ нѣкоторую долю того же транзита, будутъ, по всей вѣроятности, убиты сооруженіемъ Сенъ-Готардской дороги, которая откроетъ сѣвернымъ грузамъ новый кратчайшій путь въ Италію. Какимъ образомъ могутъ иногда конкуррировать изъ-за транзитныхъ грузовъ дороги, повидимому, огражденныя отъ подобнаго соперничества самою значительностію раздѣляющихъ ихъ разстояній,—это обнаруживается на примѣрѣ австрійскихъ линій. Чрезъ Австрію издавна шелъ важный токъ транзитныхъ товаровъ, направляющійся изъ западной Европы на Востокъ. Но, со времени развитія итальянской сѣти, эти товары стали все болѣе и болѣе избирать путь чрезъ Италію, по той единственно причинѣ, что въ предѣлахъ Турціи нѣтъ желѣзныхъ

дорогъ, которыя могли бы служить естественнымъ продолженіемъ австрійскихъ [18]).

Соперничество относительно транзитныхъ грузовъ успѣло уже въ достаточной степени проявиться и на нашихъ дорогахъ. Вотъ нѣсколько примѣровъ.—Грузы съ низовьевъ Волги могутъ перевозиться къ Балтійскимъ портамъ двумя путями: черезъ Орловско-Грязскую и Орловско-Витебскую дороги къ Ригѣ и чрезъ Козловско-Воронежскую и Рязанско-Козловскую къ Петербургу. Поэтому Орловско-Грязской и Орловско-Витебской дорогамъ приходится выдерживать конкурренцію со стороны Рязанско-Козловской и другихъ связанныхъ съ нею линій, составляющихъ такъ называемую II группу русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Уже въ 1871 году, первомъ по открытіи Орловско-Грязской дороги, Правленіе ея приписываетъ неблагопріятные результаты эксплуатаціи между прочимъ соперничеству дорогъ II группы, которыя, понизивъ тарифъ, отвлекли къ себѣ грузы отъ Царицына и Воронежа [19]). Въ слѣдующіе годы Орловско-Грязская дорога пробуетъ бороться съ Рязанско-Козловской чрезъ установленіе съ своей стороны болѣе низкой платы, но ей все-таки не удается привлечь всѣхъ спорныхъ грузовъ. Такъ, на Рязанско-Козловскую дорогу въ 1873 году поступило съ Грязе-Царицынской $4._5$ мил. пуд. и съ Козловско-Воронежской $2._2$ мил. пуд.; въ 1874 году количество грузовъ, переданныхъ съ первой, дошло до 8 мил. пудовъ, со второй — до $3._2$ мил. пуд. [20]). Что же касается до Орловско-Грязской дороги, то Грязе-Царицынская передала на нее въ 1873 г. $7._2$ мил. пуд. и въ 1874 году $9._1$ мил. пуд., а Козловско-Воронежская въ 1873 г. 2 мил. пуд. и въ 1874 г. $2._8$ мил. пуд. [21]). Такимъ образомъ Рязанско-Козловская дорога съ ея продолженіями къ Москвѣ и Петербургу отбиваетъ у дорогъ, ведущихъ къ Ригѣ,

---

18) *Haushofer.* Eisenbahn-geographie. 129.

19) Отч. Орловско-Грязской дороги за 1871 г. стр. 1.

20) Отч. Рязанско-Козловской дороги за 1873 г. табл. 11, и за 1874 годъ, стр. 27.

21) Отч. Орловско-Грязской дороги за 1873 г., стр. 18, и за 1874 г., стр. 25.

почти половину нижневолжскихъ грузовъ.—Но въ послѣднее время у самой Рязанско-Козловской дороги явился конкуррентъ въ видѣ открытой въ 1874 г. Ряжско-Вяземской дороги, которая, служа продолженіемъ Сызранско-Моршанско-Ряжской линіи, даетъ возможность поволжскимъ грузамъ направляться въ бѣлорусскія губерніи и къ Балтійскому морю чрезъ Вязьму, Смоленскъ и Витебскъ, минуя Рязань и Москву. Въ настоящее время количество грузовъ, отвлекаемыхъ на новый путь, еще не велико [22]), но оно легко можетъ возрасти въ будущемъ.— Орловско-Витебская дорога, сверхъ тѣхъ грузовъ, которые еще въ Грязяхъ отвлекаются на Рязанско-Козловскую, теряетъ часть своего транзита въ Орлѣ, гдѣ съ нею соприкасается Московско-Курская линія. Грузы, слѣдующіе изъ мѣстностей, лежащихъ южнѣе Орла, могутъ идти какъ черезъ Витебскъ къ Ригѣ, такъ и черезъ Москву къ Петербургу, при чемъ замѣчается постепенное усиленіе этого послѣдняго направленія; въ 1872 году станція Орелъ съ примыкающими къ ней дорогами отправила на Московско-Курскую дорогу всего $2._5$ мил. пудовъ, а въ 1875 году уже $9._5$ мил. пудовъ [23]).—Новую убыль транзита Орловско-Витебская дорога, вмѣстѣ съ Московско-Курскою, испытала вслѣдствіе проведенія Ландварово-Роменской линіи, которая открыла грузамъ Курско-Кіевской дороги, прежде направлявшимся черезъ Курскъ и Орелъ къ Петербургу и Ригѣ, ближайшій путь за границу черезъ Минскъ и Вержболово къ Кенигсберу. Подъ вліяніемъ этого новаго соперничества, количество грузовъ, полученныхъ Московско-Курской дорогой съ Курско-Кіевской съ $7._3$ мил. пуд., въ 1873 году упало до $5._8$ мил. пуд. въ 1874 году и до $5._2$ милл. пуд. въ 1875 г. [24]). Что же касается до Орловско-Витебской дороги, то она, какъ прямо заявляетъ въ отчетѣ, потеряла съ 1875 года весь Курско-Кіевскій транзитъ [25]).

[22]) Въ 1875 г. 686 тыс. пуд. Отч. Рязанско-Козловской дороги за 1875 г. стр. 35.

[23]) Отч. Московско-Курской дороги за 1872 и 1875 г. Табл. № 6.

[24]) Тоже. Табл. № 6.

[25]) Отч. Орловско-Витебской дороги за 1875 г., стр. 1. Ср. Отч. Курско-Кіевской дороги за 1874 г. стр. 12.

Подобную же судьбу испытала Курско-Кіевская дорога. До 1873 года эта линія была единственнымъ транзитнымъ путемъ для грузовъ, идущихъ съ Черноморскаго района къ Москвѣ и Петербургу. Въ числѣ этихъ грузовъ, послѣ открытія Суэзскаго канала, съ 70-хъ годовъ, начала пріобрѣтать важное значеніе перевозка хлопка, которая съ 7 тыс. пуд. въ 1870 г. поднялась къ 1871 г. до 266 тыс. пуд. и дошла въ 1872 г. до 476 тыс. пудовъ. Но въ 1873 году, съ окончаніемъ постройки Харьково-Николаевской дороги, явилась возможность отправлять Одесскіе грузы къ Москвѣ по другой дорогѣ, черезъ Елисаветградъ и Харьковъ. Новая дорога поспѣшила понизить тарифъ на хлопокъ, и успѣла отбить у Курско-Кіевской дороги этотъ цѣнный и выгодный грузъ; послѣдняя въ 1873 году перевезла хлопка уже только 119 тыс. пуд. Хотя Курско-Кіевская дорога и съ своей стороны понизила тарифы, но ей уже не удалось въ послѣдующіе годы возвратить весь прежній грузъ хлопка; въ 1874 г. она перевезла его 351 тыс. пуд. въ 1875 г. 314 тыс. пуд. [26].— Вслѣдствіе подобныхъ же причинъ Курско-Кіевская дорога потеряла въ 1875 г. значительную долю наиболѣе важнаго своего груза,—сахарнаго песку. До открытія Кіево-Брестской и Ландварово-Роменской линій, Курско-Кіевская дорога служила единственнымъ путемъ для перевозки грузовъ сахара съ кіевскихъ заводовъ въ Петербургъ. Грузъ этотъ былъ особенно важенъ потому, что, при высокомъ тарифѣ, онъ проходилъ по всему протяженію дороги, отъ Кіева до Курска. Сооруженіе Кіево-Брестской дороги открыло для кіевскихъ грузовъ новый путь къ Петербургу чрезъ Брестъ и Бѣлостокъ, а открытіе Ландваровской линіи дало возможность перевозить тѣ же грузы въ Петербургъ черезъ Минскъ и Вильну. Въ результатѣ вышло, что въ 1875 г. Курско-Кіевская дорога лишилась цѣлыхъ 525 тыс. пудовъ сахарнаго песку, прежде доставлявшагося по ней къ Петербургу [27]).—Можно было бы указать еще

[26]) Отч. Курско-Кіевской дороги 1872 г., стр. 11; 1873 г. стр. 9; 1875 г. стр. 17.

[27]) Сахарнаго песку было перевезено по Курско-Кіевской дорогѣ къ

не мало случаевъ соперничества за транзитные грузы, но и приведенныхъ достаточно, чтобы видѣть, какъ легко и быстро подъ его вліяніемъ происходитъ отклоненіе транзита отъ прежнихъ путей.

Если конкурренція и не всегда имѣетъ слѣдствіемъ потерю транзитныхъ грузовъ, за то она обыкновенно ведетъ къ пониженію тарифовъ, которое служитъ орудіемъ борьбы между соперничествующими дорогами. Транзитные тарифы повсюду самые низкіе. Напримѣръ, на Саксонской сѣти въ 1871 г. средній доходъ отъ транзитныхъ грузовъ составлялъ $1._{87}$ пфеннига, а отъ внутреннихъ $2._{18}$ пфен. съ центнеромили [28]). На русскихъ дорогахъ мы также видимъ постепенное введеніе пониженныхъ тарифовъ для транзитныхъ грузовъ. Такъ, Рязанско-Козловская дорога, которая, извлекая главный свой доходъ отъ товарнаго транзита, должна особенно отбиваться отъ разнообразнаго соперничества, въ 1873 г. имѣла до тысячи разрядовъ спеціальныхъ тарифовъ [29]), болѣе или менѣе пониженныхъ въ сравненіи съ нормальной провозной платой. Лишь этимъ уменьшеніемъ стоимости провоза Правленіе и объясняетъ фактъ постепеннаго роста своего транзита [30]). Какую роль играютъ въ ея перевозкѣ спеціальные тарифы видно изъ слѣдующаго факта. Въ 1871 г. былъ соглашенъ спеціальный тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ изъ-за Грязей на Смоленскъ и за Смоленскъ. Результатомъ было то, что въ 1871 г. въ этомъ направленіи перевезено 513 тыс. пуд., а въ 1872 г.—576 тыс. пуд. хлѣбныхъ товаровъ. Но въ 1873 г. вслѣдствіе разногласія между заинтересованными дорогами дѣйствіе упомянутаго спеціальнаго тарифа прекратилось, и этого было достаточно, чтобы перевозка хлѣбныхъ грузовъ изъ-за Грязей на Смоленскъ упала до 102 тыс. пуд. [31]).—Подобнымъ же образомъ дѣйствуютъ и другія тран-

Петербургу: въ 1874 г. 670 тыс. пуд., а въ 1875 г.—145 тыс. пуд. Отч. Курско-Кіевской дороги 1875 г., стр. 13.

[28]) Statist. Bericht von. d. sächsisch. Eisenb. f. 1871.

[29]) Отч. Рязанско-Козловской дороги за 1873 г., стр. 25.

[30]) Тоже за 1871 г., стр. 16; 1872 г. стр. 15; 1873 г. стр. 26 и т. д.

[31]) Тоже за 1873 г. стр. 26.

зитныя дороги. Такъ, на Орловско-Грязской дорогѣ средняя выручка съ пуда и версты грузовъ, перевозимыхъ по направленію отъ Грязей къ Орлу, была въ 1872 г. $0._{0307}$ коп., въ 1873 г. $0._{0261}$ коп., въ 1874 г. $0._{0238}$ коп.; съ грузовъ же, проходящихъ все разстояніе отъ Грязей до Орла, среднимъ числомъ выручено въ 1874 г. только $0._{0235}$ коп. съ пуда и версты [32]). На Орловско-Витебской дорогѣ средняя тарифная плата подъ вліяніемъ конкурренціи начала быстро понижаться съ первыхъ же годовъ по ея открытіи. Съ $^1/_{33}$ коп. въ 1869 г. она упала до $^1/_{37}$ въ 1870 г. и затѣмъ до $^1/_{40}$ въ 1871 г. Чтобы предупредить дальнѣйшее уменьшеніе выручки, Правленіе дороги, по соглашенію съ другими линіями, ведущими къ Ригѣ, сдѣлало попытку повысить тарифъ на транзитные хлѣбные грузы и дѣйствительно подняло этимъ путемъ среднюю выручку съ пудоверсты въ 1872 г. до $^1/_{37}$ коп. Но соперничествующія дороги II группы не замедлили воспользоваться этимъ случаемъ и, понизивъ соотвѣтствующіе тарифы, отвлекли значительную часть грузовъ, направлявшихся прежде къ Ригѣ, на Москву и Петербургъ. Неудача опыта заставила Орловско-Витебскую дорогу снова приняться за пониженіе провозной платы, вслѣдствіе чего средняя выручка съ пудоверсты въ 1873 г. опять спустилась до $^1/_{42}$ коп. и остается на этомъ уровнѣ до сихъ поръ [33]). При такой необходимости постоянно держать низкіе тарифы для значительной части своихъ грузовъ, транзитныя дороги рѣзко отличаются по своему доходу съ пудоверсты отъ тѣхъ линій, которыя работаютъ преимущественно для мѣстнаго движенія. Тогда какъ на всей русской сѣти средняя выручка пуда и версты товаровъ въ 1874 г. простиралась до $0._{0304}$ коп.; она составляла въ то же время: на Динабургско-Витебской и Орловско-Витебской $0._{024}$ коп., на Козловско-Тамбовской и Орловско-Грязской $0._{028}$ коп. [34]).

---

[32]) Отч. Орловско-Грязской дороги за 1872—74 г.

[33]) Отч. Орловско-Витебской дороги за 1871 г. стр. 2; за 1875 г. стр. 5.

[34]) См. прилож. табл. 1.

Кромѣ указанныхъ невыгодныхъ сторонъ, транзитная перевозка вообще подвержена большому числу разныхъ случайностей, нежели мѣстное движеніе. Послѣднее находится въ зависимости исключительно отъ условій собственнаго района дороги; тогда какъ на массу транзитныхъ грузовъ сверхъ того оказываютъ вліяніе разнообразныя обстоятельства, которыя касаются дорогъ какъ отправляющихъ, такъ и принимающихъ эти грузы. Сокращеніе заграничнаго спроса, перемѣна цѣнъ въ портахъ, задержка на какой-нибудь изъ отдаленныхъ линій, неурожай въ мѣстностяхъ, доставляющихъ грузы,—все это можетъ сразу вызвать громадную убыль въ транзитномъ движеніи. Не говоря уже о вліяніи такихъ крупныхъ условій, какъ размѣръ урожая или состояніе международной торговли, транзитная перевозка можетъ иногда разстроиваться отъ самыхъ, повидимому, незначительныхъ причинъ. Такъ, напримѣръ, на Орловско-Грязской дорогѣ въ 1872 г. почти вовсе прекратилась перевозка овса, единственно потому, что въ предшествующемъ году былъ доставленъ въ Ригу съ ея района овесъ неудовлетворительнаго качества, вслѣдствіе чего иностранцы перестали покупать его [35]). Та же дорога въ 1873 г. лишилась половины нижневолжской пшеницы, потому что случайно въ Таганрогѣ и Ростовѣ стояли высокія цѣны, вслѣдствіе чего пшеница направилась не къ Балтійскимъ, а къ Азовскимъ портамъ [36]).

---

[35]) Отч. Орловско-Грязской дороги 1872 г. стр. 15.
[36]) Отч. Орловско-Грязской дороги за 1873 г. стр. 15.

ГЛАВА V.

ВНУТРЕННІЕ ГРУЗЫ ВЪ ТОВАРНОЙ ПЕРЕВОЗКѢ.

Два источника внутреннихъ грузовъ: отправка и полученіе товаровъ, и ихъ сравнительное значеніе.—Порядокъ слѣдованія русскихъ дорогъ по относительной плотности внутренняго грузоваго движенія, равно какъ по количеству отправленныхъ и полученныхъ товаровъ. — Различіе между пограничными и внутренними дорогами по взаимному отношенію отправленныхъ и полученныхъ грузовъ. — Распредѣленіе отправокъ и полученій прямыхъ и обратныхъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ; замѣчаемыя при этомъ различія между пограничными и внутренними линіями. — Связь между полученіемъ прямыхъ и отправленіемъ обратныхъ грузовъ на пограничныхъ дорогахъ. — Однообразіе въ количествахъ отправляемыхъ прямыхъ и получаемыхъ обратныхъ грузовъ на внутреннихъ линіяхъ.

Въ предшествующей главѣ мы показали, что нѣкоторыя желѣзныя дороги обязаны своимъ благосостояніемъ значительному развитію товарнаго транзита. Но транзитныя линіи повсюду являются, какъ исключеніе; на большей же части желѣзныхъ дорогъ товарное движеніе поддерживается грузами собственнаго района, которые, въ отличіе отъ транзитныхъ, мы можемъ назвать *внутренними*, такъ какъ мѣста ихъ отправленія и полученія лежатъ въ предѣлахъ данной линіи. Внутреннимъ грузамъ [1]) повсюду принадлежитъ наибольшая

[1]) Къ внутреннимъ грузамъ мы относимъ безразлично и такъ называемые грузы внутренняго сообщенія и грузы прямаго сообщенія. Чтобы получить сумму внутреннихъ грузовъ, мы вычли на каждой дорогѣ изъ общаго количества перевезенныхъ товаровъ сумму транзитныхъ грузовъ.

доля товарной перевозки. Такъ въ Пруссіи на нихъ приходилось въ 1874 г. 85% всего количества перевезенныхъ товаровъ. Въ Россіи въ 1874 г. на 38 дорогахъ, отчеты которыхъ заключаютъ данныя для классификаціи грузовъ, изъ 1,082 милл. пудовъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ 871 милл. пудовъ, или 80.5% принадлежали къ разряду внутреннихъ. Столь крупное значеніе внутреннихъ грузовъ обязываетъ насъ сосредоточить преимущественное вниманіе на условіяхъ, которыми опредѣляется ихъ количество.

Внутреннее товарное движеніе на желѣзныхъ дорогахъ происходитъ изъ двухъ источниковъ, во первыхъ, изъ отправленій и, во вторыхъ, изъ полученій товарныхъ грузовъ. Каждый изъ этихъ источниковъ, независимо отъ другаго, можетъ служить причиной процвѣтанія дороги. Желѣзнодорожная линія можетъ обладать значительною плотностью товарнаго движенія какъ потому, что ея районъ притягиваетъ къ себѣ множество грузовъ, такъ и по той причинѣ, что примыкающія къ ней мѣстности производятъ товары въ избыткѣ, и потому отправляютъ ихъ въ другія мѣста. Чтобы выяснить относительное значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ по внутренней товарной перевозкѣ, мы сопоставляемъ въ нижеслѣдующей таблицѣ за 1874 годъ поверстное количество внутреннихъ грузовъ съ поверстной суммой товаровъ, отправленныхъ и полученныхъ собственными станціями дорогъ [2]).

---

[2]) Конечныя станціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ западной сухопутной границѣ, передаютъ часть своихъ внутреннихъ грузовъ за границу. Такъ какъ, однако, мы разсматриваемъ русскую сѣть, какъ одно цѣлое, то при своихъ вычисленіяхъ мы отнесли грузы, переданные на заграничныя дороги, къ числу полученныхъ самыми русскими конечными линіями, а грузы, переданные заграничными дорогами на русскія, къ числу отправленныхъ нашими конечными линіями.

№	Названіе дорогъ [3].	На версту дороги. Перевезено товаровъ по внутреннему и прямому сообщенію.	На версту дороги. Отправлено товаровъ собственными станціями.	На версту дороги. Получено товаровъ собственными станціями.
		Тысячи пудовъ.		
1.	Фабрично-Лодзинская . .	333.312	40.116	310.078
2.	Варшавско-Вѣнская. . .	214.310	188.591	147.891
3.	Московско-Рязанская. . .	206.374	81.838	178.595
4.	Риго-Динабургская . . .	185.235	95.633	140.087
5.	Николаевская.	168.833	81.819	151.565
6.	Волго-Донская	166.181	166.181	166.181
7.	Московск.-Нижегородская.	138.063	127.326	110.513
8.	Московско-Ярославская .	122.078	120.816	118.867
9.	Риго-Больдерааcская. . .	120.439	118.269	116.888
10.	Рыбинско-Бологовская.	106.310	95.126	22.751
11.	Рязанско-Козловская. . .	105.570	94.177	19.565
12.	Варшавско-Бромбергская.	95.473	91.009	85.901
13.	Орловско-Витебская. . .	83.580	64.617	49.170
14.	Константиновская. . . .	82.646	72.188	23.352
15.	Бресто-Граевская	82.627	32.380	68.823
16.	Ряжско-Моршанская . . .	82.505	71.496	13.633
17.	Варшавско-Тереспольск. .	80.541	38.055	70.744
18.	Шуйско-Ивановская I. .	73.008	35.930	59.294
19.	Тамбовско-Саратовская. .	72.130	69.106	24.521
20.	Шуйско-Ивановская II. .	63.676	57.312	53.955
21.	Одесская.	62.514	53.812	55.198
22.	Орловско-Грязская . .	53.639	34.268	23.699
23.	Козлов-Ворон-Ростовск. .	53.611	45.645	38.540
24.	Курско-Харьк.-Азовская .	51.222	39.910	36.156
25.	Новоторжская . . .	50.802	37.350	18.787
26.	Финляндская	50.303	48.243	49.932
27.	Балтійская.	49.850	29.240	38.723
28.	Козловско-Тамбовская . .	48.397	26.603	22.132

[3]) Дороги расположены по убывающему количеству внутреннихъ грузовъ на версту дороги.

№	Названіе дорогъ.	На версту дороги. Перевезено товаровъ по внутреннему и прямому сообщенію.	Отправлено товаровъ собственными станціями.	Получено товаровъ собственными станціями.
		Тысячи пудовъ.		
29.	Харьково-Николаевская	46.449	40.741	37.342
30.	Курско-Кіевская	44.909	39.723	20.127
31.	Динабурго-Витебская	40.065	28.238	27.365
32.	Грязе-Царицынская	38.269	36.330	9.502
33.	Риго-Митавская	36.258	34.063	30.756
34.	Поти-Тифлисская	28.883	28.883	28.883
35.	Новгородская	28.833	28.030	20.309
36.	Либавская	18.385	15.421	16.325
37.	Лозово-Севастопольская	16.056	11.392	12.617
38.	Моршанско-Сызранская	15.420	14.343	4.381
39.	Ярославско-Вологодская	10.843	9.565	10.336

При первомъ взглядѣ на таблицу видно, что высшія поверстныя цифры внутреннихъ грузовъ приходятся на такія дороги, въ которыхъ сравнительно крупнѣе суммы какъ полученія, такъ и отправки товаровъ. На 9 линіяхъ, стоящихъ первыми въ таблицѣ, за исключеніемъ Фабрично-Лодзинской, поверстныя цифры отправленныхъ и полученныхъ товаровъ составляютъ около 100 тыс. пудовъ и болѣе; напротивъ, на дорогахъ, занимающихъ послѣднія мѣста по внутреннему грузовому движенію, какъ отправка, такъ и полученіе грузовъ, составляютъ менѣе 20 тыс. пудовъ на версту. Это сопоставленіе доказываетъ, что въ самомъ выгодномъ положеніи находятся тѣ дороги, которыя одинаково захватываютъ на своемъ протяженіи и производительные и потребительные районы; при подобномъ счастливомъ совпаденіи на ихъ долю приходится, вмѣсто одного, два источника грузовъ, изъ которыхъ каждый восполняетъ другой. Но въ тоже время изъ таблицы обнаруживается, что равномѣрное развитіе и производства и потребленія въ предѣлахъ данной линіи представляется лишь въ немногихъ случаяхъ; на большей же части дорогъ замѣ-

чается перевѣсъ чего либо одного — или отправокъ или полученій грузовъ. Является, поэтому, вопросъ, какой изъ двухъ источниковъ благопріятнѣе для массы товарнаго движенія. Хотя трудно дать общій отвѣтъ на такой вопросъ, въ виду множества спеціальныхъ условій, свойственныхъ отдѣльнымъ линіямъ, но тѣмъ не менѣе, основываясь на цифрахъ таблицы, мы имѣемъ нѣкоторыя основанія предположить, что, при равенствѣ прочихъ обстоятельствъ, въ сравнительно болѣе выгодномъ положеніи находятся дороги, характеризующіяся преобладаніемъ полученій надъ отправками, или что тоже — потребленія надъ производствомъ. Изъ пяти дорогъ, занимающихъ въ таблицѣ первыя мѣста по плотности внутренняго грузоваго движенія, четыре принадлежатъ къ этой категоріи; напротивъ, дороги, характеризующіяся значительнымъ перевѣсомъ отправокъ надъ полученіями, занимаютъ лишь среднія или низшія мѣста по плотности движенія.

Бросимъ теперь взглядъ, какъ распредѣлены на русской сѣти мѣста производства и потребленія грузовъ, и для этого сопоставимъ за 1874 годъ на каждой линіи количество грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ собственными станціями. Мы раздѣляемъ дороги на пограничныя и внутреннія, и располагаемъ какъ тѣ, такъ и другія, по убывающему количеству полученныхъ грузовъ.

Названіе дорогъ.	Получено товаровъ собственными станціями.	Отправлено товаровъ собственными станціями.	Перевезено товаровъ по внутреннему и прямому сообщенію.
	Тысячи пудовъ.		
№ **А. Пограничныя дороги.**			
1. Николаевская	91,543	49,418	101,975
2. Одесская.	54,369	53,005	61,576
3. Петербурго-Варшавская .	52,294	33,051	нѣтъ свѣд.
4. Варшавско-Вѣнская . . .	48,063	61,692	69,651
5. Кіево-Брестская	30,756	32,757	нѣтъ свѣд.
6. Козлов.-Воронеж.-Ростов.	30,061	35,603	41,817
7. Риго-Динабургская . . .	29,978	20,466	39,640

№	Названіе дорогъ.	Получено товаровъ собственными станціями.	Отправлено товаровъ собственными станціями.	Перевезено товаровъ по внутреннему и прямому сообщенію.
		Тысячи	пудовъ.	
8.	Курско-Харьк.-Азовская	27,623	30,491	39,133
9.	Харьково-Николаевская	22,638	24,567	28,009
10.	Финляндская	22,269	21,516	22,435
11.	Балтійская	17,890	13,509	22,827
12.	Бресто-Граевская	13,971	6,573	16,773
13.	Варшавско-Бромбергская	11,854	12,559	13,175
14.	Поти-Тифлисская	8,347	8,347	8,347
15.	Либавская	7,836	7,402	8,825
16.	Лозово-Севастопольская	3,924	3,543	4,993
17.	Риго-Митавская	3,906	4,326	4,605
18.	Риго-Больдерааская	2,104	2,127	2,167
	Итого пограничныя дороги	479,426	420,952	—
	Б. Внутреннія дороги.			
19.	Московско-Курская	47,332	42,601	нѣтъ свѣд.
20.	Московско.-Нижегородск	45,310	52,202	56,606
21.	Московско-Рязанская	43,398	19,886	50,149
22.	Московско-Брестская	39,939	39,886	нѣтъ свѣд.
23.	Московско-Ярославская	32,213	32,742	33,083
24.	Орловско-Витебская	23,995	31,533	40,787
25.	Варшавско-Тереспольск.	14,155	7,611	16,108
26.	Волго-Донская	12,131	12,131	12,131
27.	Ландварово-Роменская	11,166	17,980	нѣтъ свѣд.
28.	Тамбовско-Саратовская	8,901	25,085	26,183
29.	Курско-Кіевская	8,856	17,509	19,760
30.	Фабрично-Лодзинская	8,062	1,043	8,666
31.	Динабурго-Витебская	6,677	6,890	9,776
32.	Орловско-Грязская	6,707	9,698	15,180
33.	Рыбинско-Бологовская	6,370	26,635	29,767
34.	Грязе-Царицынская	5,939	22,705	23,918
35.	Шуйско-Ивановская I отд.	5,040	3,054	6,206

№	Названіе дорогъ.	Получено товаровъ собственными станціями.	Отправлено товаровъ собственными станціями.	Перевезено товаровъ по внутреннему и прямому сообщенію.
		Тысячи пудовъ.		
36.	Шуйско-Ивановская II от.	4,694	4,986	5,540
37.	Рязанско-Козловская. . .	3,874	18,647	20,903
38.	Ряжско-Моршанская . . .	1,652	8,561	9,983
39.	Константиновская. . . .	1,984	6,136	7,025
40.	Ярославско-Вологодская .	1,978	1,827	2,071
41.	Козловско-Тамбовская . .	1,505	1,809	3,921
42.	Новоторжская	1,503	2,988	4,064
43.	Новгородская.	1,381	1,906	1,961
44.	Моршанско-Сызранская .	460	1,506	1,619
	Итого внутреннія дороги. .	344,222	417,557	—
	Всѣ русскія дороги. .	823,648	838,509	—

1. Изъ представленной таблицы видно, что по характеру товарнаго движенія существуетъ значительная разница между пограничными и внутренними линіями. На пограничныхъ линіяхъ полученіе грузовъ превосходитъ отправленіе; на внутреннихъ дорогахъ, напротивъ, отправка значительно болѣе полученія грузовъ. Всѣ 18 пограничныхъ линій въ 1874 г. получили 479,426 тыс. пуд., а отправили 420,952 тыс. пуд.; полученіе превышаетъ отправку въ $1._{14}$ разъ; въ среднемъ выводѣ для всѣхъ пограничныхъ дорогъ отправка товаровъ составляетъ 48,066 пудовъ, а полученіе 54,742 пуд. на версту. Изъ числа приведенныхъ въ нашей таблицѣ пограничныхъ дорогъ на 9 важнѣйшихъ линіяхъ полученіе грузовъ превышаетъ отправку; на 4-хъ,—Варшавско-Бромбергской, Поти-Тифлисской, Риго-Митавской и Риго-Больдерааской, отправка почти равна полученію, и только на 5, именно: Варшавско-Вѣнской, Кіево-Брестской, Козловско-Воронежско-Ростовской, Курско-Харьковско-Азовской, Харьковско-Николаевской и Риго-Митавской отправка превосходитъ полученіе грузовъ. Четыре послѣднія дороги, непосредственно примыкаютъ къ произво-

дительнымъ районамъ черноземной полосы и потому приближаются по своему характеру къ внутреннимъ линіямъ. — Иной характеръ движенія усматривается на внутреннихъ линіяхъ. Всѣ 26 внутреннихъ дорогъ русской сѣти въ 1874 г. отправили 417,557 тыс. пуд., а получили 344,222 тыс. пуд., при чемъ въ среднемъ выводѣ на версту дороги составляютъ: отправленные грузы 57,810, а полученные 47,656 пудовъ. Такимъ образомъ на внутреннихъ линіяхъ отправка грузовъ превосходитъ полученіе въ $1._{21}$ разъ. Изъ приведенныхъ въ таблицѣ 26 линій полученіе грузовъ превосходитъ отправку только на пяти, именно: Московско-Курской, Московско-Рязанской, Варшавско-Тереспольской, Фабрично-Лодзинской и Шуйско-Ивановской I отд.; всѣ эти дороги, примыкая къ крупнымъ центрамъ промышленности и населенія, приближаются по характеру своего грузоваго движенія къ пограничнымъ линіямъ. Изъ остальныхъ затѣмъ дорогъ на трехъ, — Московско-Брестской, Московско-Ярославской и Волго-Донской, отправка равна полученію, а на прочихъ 19 отправка значительно превосходитъ полученіе грузовъ. Эти 19 дорогъ, представляющихъ собою чистый типъ внутреннихъ линій, на общемъ протяженіи 4,800 верстъ, отправили въ совокупности 257,603 тыс. пуд., а получили 141,753 тыс. пуд., при чемъ въ среднемъ выводѣ на версту отправка составляетъ 53,667 пуд., а полученіе 29,531 пуд., т.-е. отправка на нихъ превышаетъ полученіе грузовъ на 78%.

2. Цифры таблицы показываютъ, что наибольшая доля грузовъ, перевозимыхъ по русской сѣти, поступаетъ съ внутреннихъ линій и тѣхъ изъ пограничныхъ, которыя на значительномъ протяженіи захватываютъ внутренніе производительные районы. Къ числу этихъ послѣднихъ принадлежатъ: Одесская, Кіево-Брестская, Козловско-Воронежско-Ростовская, Курско-Харьковско-Азовская и Харьково-Николаевская, проходящія на цѣлыя сотни верстъ по черноземной полосѣ. Изъ 838,509 тыс. пуд. товаровъ, отправленныхъ собственными станціями русскихъ дорогъ съ 26 внутреннихъ и 5 указанныхъ пограничныхъ линій, поступило 593,780 тыс. пудовъ; главная доля этого громаднаго количества грузовъ, именно

175,270 тыс. пудовъ, отправлена 21 дорогой черноземной полосы [1]). Напротивъ того, потребленіе грузовъ, отправляемыхъ русскою сѣтью, сосредоточивается главнымъ образомъ близъ границы и немногихъ внутреннихъ центровъ населенія и промышленности, изъ которыхъ особенно выдается Москва. Изъ 823,648 тыс. пуд. грузовъ, полученныхъ на русскихъ дорогахъ, 479,426 или 58.₃% приходится на пограничныя линіи, 207,192 тыс. пуд. или 25% на подмосковныя, и лишь 137,030 тыс. пуд. или 16.₆% на остальныя 21 внутреннія линіи.

Изъ изложенныхъ сопоставленій вытекаетъ важный выводъ, что въ предѣлахъ Россіи равномѣрнаго и притомъ значительнаго развитія какъ отправокъ, такъ и полученій товаровъ, можно ожидать лишь на немногихъ внутреннихъ дорогахъ, соприкасающихся съ крупными центрами промышленности и населенія. Что же касается до внутреннихъ дорогъ, не примыкающихъ къ такимъ центрамъ, т.-е. до большинства внутреннихъ линій, то онѣ должны быть разсчитаны преимущественно на отправку собственныхъ грузовъ, и потому могутъ обладать значительнымъ движеніемъ и доходомъ только при томъ условіи, если въ ихъ районахъ существуютъ обширные избытки производства. Напротивъ, успѣхъ пограничныхъ линій всецѣло основывается на получаемыхъ грузахъ и потому можетъ считаться обезпеченнымъ лишь въ томъ случаѣ, если вслѣдствіе какихъ-либо условій потребленія и торговли, пограничнымъ линіямъ удастся притянуть къ себѣ много товаровъ съ другихъ дорогъ.

Мы видѣли, какъ распредѣляются на русской сѣти отправ-

---

[1]) По черноземной полосѣ проходятъ слѣдующія дороги: Одесская, Кіево-Брестская, Козловско-Воронежско-Ростовская, Курско-Харьковско-Азовская, Харьково-Николаевская, Лозово Севастопольская, Московско-Курская, Орловско-Витебская, Ландварово-Роменская, Тамбовско-Саратовская, Курско-Кіевская, Орловско-Грязская, Грязе-Царицинская, Рязанско-Козловская, Ряжско-Моршанская, Козловско-Тамбовская, Моршанско-Сызранская, Константиновская. Сверхъ того сюда же должны быть отнесены Волго-Донская, Московско-Нижегородская и Рыбинско-Бологовская дороги, которыя получаютъ съ Волги грузы черноземной полосы.

леніе и полученіе грузовъ. Этимъ распредѣленіемъ обусловливается то направленіе товарныхъ токовъ, характеризующее собою ходъ обмѣна внутри нашей страны, которое мы представили въ III главѣ. Такъ какъ товарные грузы стремятся изъ мѣстъ производства къ мѣстамъ потребленія, а эти послѣднія, какъ мы видѣли, сосредоточиваются въ Россіи на пограничныхъ линіяхъ и близъ значительныхъ центровъ промышленности и населенія, то естественно, что главные токи товарнаго движенія должны направляться отъ внутренности Россіи къ ея окраинамъ и важнѣйшимъ населеннымъ пунктамъ и уплотняться по мѣрѣ приближенія къ послѣднимъ.

Разсматривая отправку и полученіе собственныхъ грузовъ на разныхъ линіяхъ русской сѣти, мы до сихъ поръ показывали общую сумму грузовъ, безъ различія направленія ихъ перевозки. Но направленіе перевозки, какъ мы упоминали ранѣе, есть важный признакъ для характеристики товарнаго движенія. Грузы, направляющіеся въ сторону сильнѣйшаго движенія, обыкновенно принадлежатъ къ категоріи малоцѣнныхъ сырыхъ матеріаловъ; напротивъ, грузы, слѣдующіе по противоположному направленію, въ сторону слабѣйшаго движенія, относятся къ разряду болѣе цѣнныхъ обработанныхъ товаровъ, предлагаемыхъ въ обмѣнъ за первые. Поэтому распредѣленіе грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ собственными станціями русскихъ дорогъ, на прямые и обратные, можетъ раскрыть предъ нами нѣкоторыя новыя черты внутренняго обмѣна и вмѣстѣ съ тѣмъ товарнаго движенія въ предѣлахъ нашей страны [5]).

Отправка и полученіе въ 1874 году грузовъ, прямыхъ (перевезенныхъ въ сторону сильнѣйшаго движенія), и обратныхъ (перевезенныхъ въ сторону слабѣйшаго движенія), видны изъ слѣдующей таблицы.

[5]) Къ сожалѣнію, далеко не во всѣхъ отчетахъ русскихъ дорогъ есть данныя для распредѣленія грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ собственными станціями, на прямые и обратные. За 1874 годъ такія данныя оказались лишь по 33 дорогамъ.

Названіе дорогъ [6]).	Прямыхъ грузовъ. Отправлено.	Получено.	Отправл. больше или меньше полученія на:	Обратныхъ грузовъ. Отправлено.	Получено.	Отправл. больше или меньше полученія на:
А. Пограничныя дороги:						
	Тысячи пудовъ.					
Николаевская. . .	13,233	59,713	—46,680	37,186	32,171	+ 5,015
Риго-Динабургская.	7,331	26,506	—17,135	13,224	3,561	+ 9,663
Бресто-Граевская. .	1,896	12,096	—10,200	4,677	1,875	+ 2,802
Балтійская.	3,398	12,552	— 9,154	10,111	5,338	+ 4,773
Одесская.	31,962	40,533	— 8,571	21,043	13,836	+ 7,207
Кіево-Брестская .	19,281	23,961	— 4,680	13,476	6,795	+ 6,681
Козл.-Вор.-Ростов.	24,023	26,994	— 2,971	11,579	4,582	+ 6,997
Лозово-Севастопол.	2,197	3,647	— 1,450	1,346	277	+ 1,069
Либавская. . . .	5,724	7,126	— 1,402	1,678	710	+ 968
Риго-Митавская. .	2,767	3,047	— 280	1,557	858	+ 699
Риго-Больдерааск .	1,536	1,473	+ 63	686	726	— 40
Харьково-Никол. .	16,422	15,322	+ 1,100	8,145	7,306	+ 839
Кур.-Харьк.-Азов.	14,520	10,064	+ 4,456	15,971	17,559	— 1,558
Итого погран. дор.	144,290	243,034	—98,744	140,679	95,594	+45,085
Внутреннія дороги:						
б. дороги промышленныхъ районовъ.						
Варшав.-Тереспол. .	4,548	13,045	— 8,497	3,207	1,254	+ 1,953
Фабрично-Лодзин. .	439	8,062	— 7,623	604	—	+ 604
Шуйско-Иван. I отд.	1,817	4,350	— 2,533	1,237	690	+ 547
Московско-Ярослав.	27,344	26,811	+ 533	5,398	5,402	— 4
Шуйск.-Иван. II отд.	4,764	3,918	+ 846	222	776	— 554
Москов.-Нижегор. .	43,071	34,208	+ 8,863	9,132	11,140	— 2,008
	91,973	90,394	+ 1,579	19,80	19,262	+ 538
в. прочія внутреннія дороги:						
Новгородская. . . .	113	1,168	— 1,055	792	212	+ 580
Ярославско-Вологод.	1,346	1,590	— 244	480	387	+ 93
Волго-Донская. . .	11,235	11,235	—	896	896	—

[6]) Дороги расположены по величинѣ разности между полученіемъ и отправкой прямыхъ грузовъ.

Названіе дорогъ.	Прямыхъ грузовъ. Отправлено.	Получено.	Отправл. больше или меньше полученія на:	Обратныхъ грузовъ. Отправлено.	Получено.	Отправл. больше или меньше полученія на:
	Тысячи пудовъ.					
Моршан.-Сызран.	1,405	246	+ 1,159	101	214	— 113
Динабурго-Витеб.	5,785	4,369	+ 1,416	1,177	2,381	— 1,204
Козлов.-Тамбов.	1,729	22	+ 1,707	80	1,483	— 1,403
Орловско-Грязская.	7,863	4,471	+ 3,392	1,835	2,236	— 401
Константиновская.	5,605	565	+ 5,040	530	1,219	— 689
Курско-Кіевская.	12,949	7,472	+ 5,477	4,560	1,362	+ 3,198
Ряжско-Моршанская.	8,593	460	+ 8,133	58	1,192	— 1,134
Рязанско-Козлов.	13,063	1,334	+11,729	3,715	2,540	+ 1,175
Тамбов.-Саратов.	20,455	3,173	+17,282	4,630	5,728	— 1,098
Грязе-Царицынск.	20,560	2,581	+17,979	2,144	3,357	— 1,213
Рыбинск.-Бологов.	24,507	1,130	+23,397	2,107	5,239	— 3,132
	135,208	39,816	+95,392	23,105	29,446	— 5,341
Итого внутр. дор.	227,191	130,210	+96,981	44,805	48,708	— 3,903
Всѣ дороги [7]	371,481	373,244	—	185,484	144,302	—

Представленная таблица наглядно изображаетъ передъ нами географическое распредѣленіе прямыхъ и обратныхъ грузовъ и различія, существующія съ этой стороны между главными разрядами русскихъ дорогъ.

Прямые грузы отправляются по преимуществу внутренними дорогами. Изъ 371,481 тысячъ пудовъ, отправленныхъ въ 1874 г. 33 линіями, обнимаемыми таблицей, 227,191 тыс. пудовъ или $61._{3}\%$ приходится на внутреннія дороги и только 144,290 тыс. пуд. или $38._{7}\%$ на пограничныя. Высшія цифры отправленія прямыхъ грузовъ встрѣчаются на внутреннихъ линіяхъ Рыбинско-Бологовской, Грязе-Царицынской, Тамбовско-Саратовской, Рязанско-Козловской и т. д., и тѣхъ изъ по-

[7]) На цѣлой сѣти страны полученіе какъ прямыхъ, такъ и обратныхъ грузовъ должны равняться отправленію Если, однако, въ общемъ итогѣ нашей таблицы эти двѣ величины не равны, то причина заключается въ отсутствіи данныхъ для распредѣленія грузовъ по 12 дорогамъ, которыя потому и не вошли въ таблицу.

граничныхъ, которыя, какъ Одесская, Кіево-Брестская, Козлово-Воронежско-Ростовская. Харьково-Николаевская и Курско-Харьковско-Азовская, прорѣзываютъ на значительномъ протяженіи черноземную полосу.—Напротивъ, полученіе прямыхъ грузовъ сосредоточивается на пограничныхъ линіяхъ и немногихъ изъ внутреннихъ, примыкающихъ къ промышленнымъ центрамъ. Изъ 373,244 тыс. пуд. прямыхъ грузовъ, которые получены перечисленными въ таблицѣ дорогами, 243,034 тыс. пуд. или 65% получено пограничными, 90,394 тыс. пуд. или 24% примыкающими къ промышленнымъ центрамъ, и лишь 39,816, т.-е. 11% прочими внутренними дорогами. Абсолютно высшія цифры полученія прямыхъ грузовъ приходятся или на пограничныя линіи, или на дороги, примыкающія къ промышленнымъ центрамъ, какъ-то: Николаевскую, Одесскую, Московско-Нижегородскую, Козловско-Воронежско-Ростовскую, Московско-Ярославскую, Риго-Динабургскую и т. д.

Совершенно иначе распредѣляются мѣста отправки и полученія обратныхъ грузовъ. Въ противоположность прямымъ, отправленіе обратныхъ грузовъ сосредоточиваются главнымъ образомъ на пограничныхъ дорогахъ. Изъ 185,784 тыс. пуд. отправленныхъ обратныхъ грузовъ, 140,679 тыс. пуд. или 76% поступило съ пограничныхъ и только 44,805 или 24%, съ внутреннихъ дорогъ. Высокія цифры отправленія обратныхъ грузовъ мы встрѣчаемъ исключительно на пограничныхъ линіяхъ—Николаевской, Одесской, Курско-Харьковско-Азовской, Риго-Динабургской, Козловско-Воронежско-Ростовской; каждая изъ этихъ дорогъ отправила обратныхъ грузовъ болѣе 10 мил. пудовъ. Изъ внутреннихъ линій лишь на двухъ примыкающихъ къ Москвѣ отправленіе обратныхъ грузовъ превышаетъ 5 мил. пудовъ, а на всѣхъ прочихъ ниже этой цифры.—Что касается до полученія обратныхъ грузовъ, то крупныя его цифры встрѣчаются одинаково какъ на пограничныхъ, такъ и на внутреннихъ линіяхъ. Изъ пограничныхъ линій болѣе 10 мил. пудовъ обратныхъ грузовъ получили Николаевская, Одесская и Курско-Харьковско-Азовская, изъ внутреннихъ—Московско-Нижегородская.

Сравнивая пограничныя и внутреннія дороги, мы замѣча-

емъ между этими двумя отдѣлами нашей сѣти существенныя различія въ распредѣленіи прямыхъ и обратныхъ грузовъ. На пограничныхъ дорогахъ полученіе прямыхъ грузовъ въ громадной степени превосходитъ отправку: всѣ указанныя въ таблицѣ дороги этой категоріи на 98,744 тыс. пудовъ получили прямыхъ грузовъ больше, чѣмъ отправили. Изъ 13 пограничныхъ дорогъ на 10 мы встрѣчаемъ численный перевѣсъ полученныхъ прямыхъ грузовъ надъ отправленными, и лишь на 3-хъ, именно: Риго-Больдерааской, Харьково-Николаевской и Курско-Харьковско-Азовской, замѣчаемъ обратное явленіе. Напротивъ, въ обратныхъ грузахъ пограничныя дороги обнаруживаютъ значительный перевѣсъ отправокъ надъ полученіями; для всей совокупности пограничныхъ дорогъ разность въ пользу отправокъ достигаетъ крупной цифры 45,085 тыс. пуд.; исключеніе изъ общаго правила составляютъ лишь двѣ линіи, Риго-Больдерааская и Курско-Харьковско-Азовская.— Въ противоположность пограничнымъ внутреннія линіи отличаются въ отношеніи прямыхъ грузовъ преобладаніемъ отправокъ надъ полученіями. Въ общемъ итогѣ внутреннія дороги отправили прямыхъ грузовъ на 96,981 тыс. пудовъ больше, чѣмъ получили. Напротивъ того, обратныхъ грузовъ внутреннія дороги больше получаютъ, нежели отправляютъ; разница для всей совокупности внутренней сѣти доходитъ до 5 мил. пудовъ. Но указанная характеристическая черта относится лишь къ такимъ внутреннимъ дорогамъ, которыя не соприкасаются съ промышленными пунктами; на тѣхъ же линіяхъ, которыя примыкаютъ къ крупнымъ центрамъ промышленности и торговли или замѣчается равенство между отправкой и полученіемъ прямыхъ и обратныхъ грузовъ, или же, напротивъ, встрѣчается такой же перевѣсъ полученій прямыхъ грузовъ и отправокъ обратныхъ, какъ на пограничныхъ дорогахъ.

Изложенныя различія между пограничными и внутренними дорогами зависятъ отъ общихъ законовъ обмѣна. Пограничныя дороги, чтобы привлечь съ внутреннихъ линій сырые земледѣльческіе продукты, доставляемые собственными ихъ районами въ недостаточномъ количествѣ, должны предложить, въ обмѣнъ за нихъ, на внутреннія линіи равноцѣнную

массу обработанныхъ товаровъ. Наоборотъ, внутреннія линіи, чтобы обезпечить себя обработанными издѣліями, которыхъ недостаетъ въ ихъ районахъ, неизбѣжно должны отправить бóльшее количество сырья, чѣмъ сколько потребляетъ его примыкающее населеніе. Такимъ образомъ перевѣсу въ полученіи одного рода грузовъ неизбѣжно долженъ соотвѣтствовать перевѣсъ въ отправкѣ другаго рода грузовъ; разница между пограничными и внутренними линіями состоитъ только въ томъ, что это преобладаніе полученія надъ отправкой на пограничныхъ линіяхъ относится къ прямымъ, а на внутреннихъ—къ обратнымъ грузамъ.

Мы разсмотрѣли распредѣленіе прямыхъ и обратныхъ грузовъ между двумя главными категоріями русскихъ дорогъ. Сравнимъ же теперь съ этой стороны отдѣльныя линіи, входящія въ составъ каждой категоріи, и для этого укажемъ поверстныя цифры отправленія и полученія прямыхъ и обратныхъ грузовъ.

Названіе дорогъ [8]).	На версту дороги:			
	Прямыхъ груз.		Обратныхъ груз.	
	Отправлено.	Получено.	Отправлено.	Получено.
А) Пограничныя дороги:	Тысячи пудовъ			
Риго-Динабургская	34.06	123.67	61.57	16.42
Николаевская	20.25	98.86	61.56	52.70
Риго-Больдерааская	81.77	78.17	36.50	38.72
Бресто-Граевская	9.34	59.59	23.04	9.23
Одесская	32.45	41.15	21.36	14.05
Козлов.-Воронеж-Ростовск .	30.84	32.50	14.82	5.96
Кіево-Брестская	24.04	29.88	16.80	8.46
Балтійская	7.35	27.17	21.89	11.55
Харьково-Николаевская. . .	27.23	25.41	13.51	12.13
Риго-Митавская	21.79	23.99	12.27	6.76

[8] Дороги, пограничныя и примыкающія къ промышленнымъ районамъ, расположены по количеству полученныхъ, а прочія по количеству отправленныхъ прямыхъ грузовъ на версту.

Названіе дорогъ.	На версту дороги: Прямыхъ груз. Отправлено.	Получено.	Обратныхъ груз. Отправлено.	Получено.
	Т ы с я ч и		п у д о в ъ.	
Либавская	11.92	14.80	3.19	1.48
Курско-Харьк.-Азовская . .	19.00	13.10	20.90	22 98
Лозово-Севастопольская . .	7.06	11.73	4.32	0.89
Средн. для погр. дорогъ. .	22.36	37.66	21.80	14.81

B) Внутреннія дороги:

а) Дороги промышленныхъ районовъ.

Фабрично-Лодзинская. . . .	16.38	310.08	23.00	—
Московско-Ярославская. . .	100.90	98.93	19.92	19.94
Московско-Нижегородская .	105.05	83.43	22.27	27.17
Варшавско-Тераспольская. .	22.63	65.12	5.42	5.63
Шуйско-Ивановская I отд .	21.38	51.17	14.55	8.12
Шуйско-Ивановская II отд.	54.76	45.03	2.55	8.92
Средн. для промышл. район.	87.34	85.84	18.80	18.29

б) Прочія внутреннія дороги:

Волго-Донская	153.90	153.90	12.28	12.28
Рыбинско-Бологовская . . .	87.60	4.03	7.32	18.72
Ряжско-Моршанская	71.02	3.80	0.47	9.85
Рязанско-Козловская. . . .	65.97	6 74	18.76	12.83
Константиновская	65 90	6.60	6.23	16.69
Тамбовско-Саратовская . . .	56.35	8.74	12.75	15 78
Грязе-Царицынская	32.89	4.12	3.44	5.38
Курско Кіевская.	29.42	17.03	10.36	3.07
Орловско-Грязская.	27.78	15.79	6.48	7.91
Козловско-Тамбовская . . .	25.42	0.32	1.18	21.80
Моршанско-Сызранская. . .	13.28	2.34	0.96	2.04

Названіе дорогъ.	На версту дороги:			
	Прямыхъ груз.		Обратныхъ груз.	
	Отправлено.	Получено.	Отправлено.	Получено.
	Тысячи пудовъ.			
Ярославско-Вологодская .	7.05	2.51	8.32	2.30
Новгородская	1.66	17.15	26.36	3.12
Средн. для внутрен. дор. не промышленнаго района. .	43.03	12.13	7.35	9.36
Средн. для всѣхъ внутреннихъ дорогъ	54.13	31.12	10.67	11.61
Средн. для всѣхъ дорогъ . .	34.88	35.04	17.42	13.55

Какъ ни значительно разнообразіе приведенныхъ цифръ, но въ нихъ замѣтны и нѣкоторыя общія черты. Всего болѣе колебаній на отдѣльныхъ дорогахъ представляютъ полученіе прямыхъ грузовъ и отправленіе обратныхъ. Въ среднемъ выводѣ для всѣхъ 33-хъ дорогъ, обнимаемыхъ нашей таблицей, полученіе прямыхъ грузовъ равняется 35.04 тыс. пуд., а отправленіе обратныхъ—17.42 тыс. пудовъ на версту. Но на отдѣльныхъ линіяхъ встрѣчаются громадныя отступленія отъ этихъ среднихъ величинъ. Полученіе прямыхъ грузовъ колеблется между 310.08 тыс. пуд. на версту на Фабрично-Лодзинской дорогѣ и 0.32 тыс. пуд. на Козловско-Тамбовской; линіи одной и той же категоріи, напримѣръ, пограничныя или внутреннія, по полученію прямыхъ грузовъ разнятся между собою въ нѣсколько десятковъ разъ. Тоже мы видимъ въ отправленіи обратныхъ грузовъ. Оно колеблется между 61.57 тыс. пуд. на версту на Николаевской дорогѣ и 0.47 тыс. пуд. на Ряжско-Моршанской и различается въ 20 и больше разъ на линіяхъ одной и той же категоріи. На размѣръ полученія прямыхъ грузовъ и отправки обратныхъ дѣйствуетъ цѣлый рядъ особенныхъ причинъ, вызывающихъ рѣзкія отличія между отдѣльными линіями.—Но въ разрядѣ пограничныхъ дорогъ при всемъ разнообразіи количествъ получаемыхъ прямыхъ и

отправляемыхъ обратныхъ грузовъ, въ большинствѣ случаевъ между обоими этими количествами существуетъ однообразное отношеніе.

	На версту дороги.				
	Получено прямыхъ грузовъ.	Отправлено обратныхъ грузовъ.		Полученіе прямыхъ превышаетъ отправку обратныхъ.	
	Тысячи пудовъ.				
на Риго-Динабургской	123.67	61.57	въ	2.01	раза.
» Николаевской.	98.86	61.36	»	1.66	»
» Риго-Больдерааской. . . .	78.17	36.30	»	2.14	»
» Бресто-Граевской	59.39	24.04	»	2.37	»
» Одесской.	41.15	21.36	»	1.91	»
» Козлов.-Воронеж.-Ростовск.	32.58	14.82	»	2.13	»
» Кіево-Брестской.	29.88	16.80	»	1.78	»
» Харьково-Николаевской . .	25.40	13.31	»	1.80	»
» Риго-Митавской.	23.99	12.27	»	1.95	»
» Лозово-Севастопольской . .	11.79	4.32	»	2.73	»

Мы видимъ, что слѣдованію дорогъ по количеству полученныхъ прямыхъ грузовъ соотвѣтствуетъ слѣдованіе ихъ по количеству отправленныхъ обратныхъ, при чемъ въ большинствѣ случаевъ послѣдняя величина составляетъ около половины первой.

Далеко не столь крупны различія между отдѣльными линіями по отправкѣ прямыхъ и полученію обратныхъ грузовъ. Изъ таблицы видно, что средняя для всѣхъ 33 дорогъ поверстная цифра отправленныхъ прямыхъ грузовъ равняется 34.88 тыс. пудовъ, а средняя цифра полученныхъ обратныхъ—13.58 тыс. пудовъ. Если исключить Волго-Донскую и Новгородскую дороги, какъ стоящія въ исключительныхъ условіяхъ, то мы увидимъ, что отправка прямыхъ грузовъ колеблется на разныхъ линіяхъ между 87.6 тыс. пудовъ на Рыбинско-Бологовской и 7.05 на Ярославско-Вологодской дорогѣ; но при этомъ на цѣлой половинѣ вошедшихъ въ таблицу дорогъ, именно на 15, количество отправленныхъ прямыхъ грузовъ

измѣняется въ очень не большихъ предѣлахъ—34 тыс. и 19 тыс. пудовъ на версту. Что касается до полученія обратныхъ грузовъ, то хотя въ немъ и обнаруживается на цѣлой сѣти громадное различіе ($52._{7}$ тыс. пуд. на Николаевской и $0._{89}$ тыс. пуд. на Лозово-Севастопольской), но въ то же время на 16 русскихъ дорогахъ оно колеблется между 12 тыс. и 3 тыс. пудовъ, а на 10 дорогахъ даже между 10 и 5 тыс. пуд. Нужно замѣтить, что наибольшее однообразіе въ количествѣ отправляемыхъ прямыхъ и получаемыхъ обратныхъ грузовъ существуетъ на нѣкоторыхъ дорогахъ черноземной полосы, какъ это видно изъ слѣдующаго сопоставленія:

	На версту дороги.	
	Отправлено прямыхъ грузовъ.	Получено обратныхъ грузовъ.
	Тысячи	пудовъ.
Грязе-Царицынская	$32._{89}$	$16._{69}$
Одесская	$32._{15}$	$14._{05}$
Козловско-Воронж.-Ростовская.	$30._{82}$	$5._{96}$
Харьково-Николаевская	$27._{23}$	$12._{13}$
Курско-Кіевская	$29._{42}$	$3._{17}$
Орловско-Грязская	$27._{78}$	$7._{91}$
Козловско-Тамбовская.	$25._{42}$	$21._{89}$
Кіево-Брестская	$24._{14}$	$8._{46}$

Изложенныя данныя о движеніи прямыхъ и обратныхъ грузовъ даютъ намъ право дополнить выводъ, сдѣланный на стр. 114. Мы высказали мысль, что русскія пограничныя линіи должны быть разсчитаны главнымъ образомъ на полученіе, а внутреннія—на отправку грузовъ. Пограничныя дороги, какъ показала дальнѣйшая разработка, получаютъ преимущественно прямые, а отправляютъ обратные грузы, при чемъ отправка послѣднихъ находится въ опредѣленномъ численномъ соотношеніи съ полученіемъ первыхъ. Напротивъ, на внутреннихъ линіяхъ за исключеніемъ небольшаго ихъ числа, соприкасающагося съ крупными промышленными центрами, отправка почти цѣликомъ слагается изъ прямыхъ грузовъ, а получе-

ніе — изъ обратныхъ. Поэтому мы имѣемъ теперь основаніе прибавить, что сильнаго товарнаго движенія можно ожидать изъ пограничныхъ линій лишь на тѣхъ, которыя въ состояніи привлечь къ себѣ, а изъ внутреннихъ на тѣхъ, которыя въ состояніи отправить значительныя массы громоздкихъ сырыхъ продуктовъ, характеризующихъ собою прямые товарные токи.

Мы показали въ настоящей главѣ порядокъ слѣдованія нашихъ желѣзныхъ дорогъ по относительной плотности внутренняго товарнаго движеніе, равно какъ по количеству отправляемыхъ и получаемыхъ грузовъ, прямыхъ и обратныхъ. Чтобы отыскать причины замѣченныхъ при этомъ различій между отдѣльными линіями и цѣлыми ихъ группами, мы должны подвергнуть добытые факты дальнѣйшему анализу. Нѣтъ сомнѣнія, что размѣры грузовыхъ отправокъ и полученій на каждой дорогѣ должны находиться въ связи съ экономическими условіями прорѣзываемаго ею района. Но районъ каждой желѣзнодорожной линіи представляетъ собою извѣстное географически опредѣленное пространство, расположенное по обѣ ея стороны. Мѣстными грузами въ собственномъ смыслѣ мы можемъ назвать только такіе, которые производятся и потребляются пунктами, лежащими въ предѣлахъ этого района. Между тѣмъ въ числѣ грузовъ, относимыхъ желѣзными дорогами къ мѣстному сообщенію, находится значительная доля такихъ, которые хотя отправляются и получаются въ предѣлахъ дороги, но не составляютъ ни производительныхъ избытковъ, ни потребительныхъ запасовъ ея района. Таковы грузы, получаемые съ желѣзныхъ дорогъ и отправляемые на желѣзныя дороги данной страны портами и пограничными пунктами, равно какъ прирѣчными пристанями. Грузы этой категоріи, подобно транзитнымъ, не имѣютъ непосредственнаго отношенія къ производству и потребленію района перевозящей ихъ линіи, а зависятъ отъ совершенно иныхъ условій. Мы видимъ, напримѣръ, что по поверстному количеству какъ отправляемыхъ, такъ и получаемыхъ внутреннихъ грузовъ, Волго-Донская дорога занимаетъ одно изъ самыхъ видныхъ

мѣстъ въ русской сѣти. Но отсюда мы еще не можемъ заключить, что таково же ея значеніе по размѣрамъ производства и потребленія грузовъ въ собственномъ ея районѣ: на Волго-Донской дорогѣ, расположенной между двумя значительнѣйшими русскими рѣками, почти все количество грузовъ отправляется и получается мѣстностями, примыкающими не къ самой дорогѣ, а къ этимъ рѣкамъ. Тоже должно сказать и о множествѣ другихъ линій. Поэтому прежде, нежели приступить къ очерку условій мѣстнаго грузоваго движенія, мы должны опредѣлить роль портовъ, пограничныхъ и прирѣчныхъ пунктовъ въ внутреннемъ товарномъ движеніи.

ГЛАВА VI.

ЗНАЧЕНІЕ ПОРТОВЪ И ПОГРАНИЧНЫХЪ ПУНКТОВЪ ВЪ ТОВАРНОЙ ПЕРЕВОЗКѢ.

Причины ранняго появленія въ западной Европѣ и Россіи желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ портамъ. — Плотность товарнаго движенія на русскихъ пограничныхъ дорогахъ и доля, которою входятъ въ него отправки и полученія портовъ и пограничныхъ пунктовъ. — Неравномѣрное распредѣленіе въ Россіи портовыхъ грузовъ по отдѣльнымъ районамъ.—Причина замѣчаемаго перевѣса Балтійскихъ портовъ надъ Черноморскими портами и западными пограничными пунктами: географическое расположеніе главныхъ заграничныхъ рынковъ; относительный размѣръ морскихъ фрахтовъ; разница въ цѣнахъ на отпускные и привозные товары; тарифная политика примыкающихъ желѣзныхъ дорогъ. — Условія, опредѣляющія сравнительное значеніе портовъ одного и того же моря.—Невыгодныя стороны пограничныхъ дорогъ: конкурренція и низкіе тарифы; примѣры того и другаго на германской и русской сѣти.

До появленія желѣзныхъ дорогъ международный обмѣнъ совершался преимущественно при помощи моря. Отсюда приморскіе пункты издревле являлись и до сихъ поръ служатъ главными средоточіями торговой дѣятельности. Желѣзныя дороги, хотя и возвысили роль сухопутныхъ сообщеній, но нисколько не уронили значенія морскаго транспорта; поставивъ приморскіе пункты въ болѣе тѣсную связь съ внутренностью страны, онѣ только увеличили притокъ товаровъ къ портамъ.

Обширное скопленіе товаровъ въ портахъ рано привлекло мысль къ значенію послѣднихъ для рельсовыхъ путей. Когда условія желѣзнодорожной перевозки были еще мало извѣстны,

всего естественнѣе казалось ожидать значительнаго товарнаго движенія отъ такихъ линій, которыя соприкасаются съ пунктами, уже заранѣе, вслѣдствіе приморскаго положенія, притянувшими къ себѣ торговлю. Неудивительно поэтому, что дороги, соединяющія порты съ внутренностью страны, повсюду въ Европѣ появляются одними изъ первыхъ. Первая изъ паровыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ, Ливерпульско-Манчестерская, была разсчитана главнымъ образомъ на значеніе Ливерпуля. Вторымъ послѣ этой дороги (въ 1825 г.) былъ представленъ въ Англійскій парламентъ проэктъ линіи между Ливерпулемъ и Бирмингамомъ. Затѣмъ послѣдовали проэкты Лондонско-Соутгамптонской дороги (1834 г.) и Лондонско-Бристольской (1835. Great Western) [1]. Въ Германіи Фр. Листъ еще въ 30-хъ годахъ хлопоталъ о соединеніи Гамбурга и Бремена съ внутренностью страны; Берлино-Штеттинская дорога была предположена уже въ 1835 г. [2]. Во Франціи первыми послѣ короткихъ каменноугольныхъ линій были проэктированы дороги въ порты, — Гавръ на сѣверѣ и Марсель на югѣ [3].

Послѣдующій опытъ оправдалъ надежды, возлагавшіяся на желѣзныя дороги, связанныя съ портами. Мы уже раньше (гл. I) упоминали, какъ быстро развилось товарное движеніе на Ливерпульско-Манчестерской дорогѣ. Въ Германіи и Франціи линіи, пріуроченныя къ портамъ, также заняли скоро видное мѣсто по товарной перевозкѣ. Въ настоящее время дороги, примыкающія къ главнымъ портамъ, принадлежатъ повсюду въ Европѣ къ важнѣйшимъ по товарному движенію. Въ Англіи вывозъ товаровъ изъ Ливерпуля и подвозъ къ нему такъ великъ, что въ періоды сильнаго движенія хлопка и хлѣба три желѣзныхъ дороги и два канала, сходящіеся въ Ливерпулѣ, не въ состояніи переправить представляющихся грузовъ [4]. Въ Германіи Кёльно-Минденская дорога, соеди-

[1]) *G. Cohn.* Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in England. B. I. Leipzig 1874. 43, 44.

[2]) *Schmeidler.* Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. 1871. 38.

[3]) *Audiganne.* I. 176.

[4]) *G. Cohn.* II. 404.

няющая двумя путями Гамбургъ и Бременъ съ прирейнскою Пруссіей, стоитъ на второмъ мѣстѣ во всей сѣти по массѣ перевозимыхъ товаровъ. Тоже нужно сказать о Ганноверской дорогѣ, связывающей съ тѣми же портами мѣстности средней Германіи. Если Берлино-Гамбургская дорога, служащая для соединенія Гамбурга съ юговосточной Пруссіей, не пользуется столь же значительнымъ движеніемъ, то причина тому заключается въ относительно малой производительности прорѣзываемаго ею района и въ томъ, что Штеттинъ, являясь ближайшимъ къ Берлину портомъ, оттягиваетъ къ себѣ часть грузовъ. За то Берлино-Штеттинская дорога перевозитъ весьма большое количество товаровъ [5]).

Въ нашемъ отечествѣ значеніе портовъ для желѣзнодорожной сѣти было оцѣнено въ самомъ началѣ ея сооруженія. Первая изъ крупныхъ линій, Николаевская, имѣла между прочимъ своей задачей соединить важнѣйшій изъ нашихъ приморскихъ пунктовъ, Петербургъ, съ главнымъ центромъ внутренней торговли, Москвою. Слѣдовавшій за тѣмъ по времени проэктъ линій, поручавшихся Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, ставилъ одною изъ первыхъ цѣлей открытіе произведеніямъ центральной Россіи доступа къ Ѳеодосійскому порту на Черномъ морѣ. Несостоятельность Главнаго Общества помѣшала, какъ извѣстно, осуществленію этого плана, но тѣмъ не менѣе самая мысль о соединеніи портовъ съ внутренностью страны не была оставлена и послужила основаніемъ для множества желѣзнодорожныхъ предпріятій. Уже въ 1861 году былъ открытъ первый участокъ Риго-Динабургской дороги; въ 1865 году послѣдовало сооруженіе ближайшаго къ Одессѣ участка Одесской дороги. За-

[5]) Четыре упомянутыя дороги въ 1874 г. перевезли товаровъ: Кёльно-Минденская $170._1$ мил. центнеровъ, или $519._7$ мил. пудовъ, что, при 581 километрѣ протяженія, составляетъ 953 тыс. пуд. на версту; Ганноверская—$91._3$ мил. центнеровъ, или, при протяженіи въ 810 кил., 367 т. пуд. на версту; Берлино-Гамбургская 22 милл. центнеровъ, или, при 284 кил. длины, 257 тыс. пуд. на версту; Берлино-Штеттинская—$29._7$ милл. центнеровъ, или, при 223 кил. длины, 431 тыс. пуд. на версту. Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen für 1874. 102.

тѣмъ были построены дороги: Курско-Харьковско-Азовская, имѣющая свой исходъ въ Таганрогѣ, Воронежско-Ростовская, соединяющая Ростовъ съ черноземной полосой, Харьково-Николаевская, Балтійская, Либавская и Лозово-Севастопольская. Въ 1874 г. изъ 46 русскихъ дорогъ, семь линій, именно: Николаевская, Финляндская, Балтійская, Риго-Динабургская, Риго-Митавская, Риго-Больдерааская и Либавская, служили для соединенія Балтійскихъ портовъ съ различными мѣстностями Россіи; пять линій,—Одесская, Харьково-Николаевская, Лозово-Севастопольская, Козловско-Воронежско-Ростовская и Курско-Харьковско-Азовская, связывали съ внутренностью страны Черноморскіе и Азовскіе порты. Сюда нужно еще присоединить линіи, служащія для международнаго обмѣна по западной сухопутной границѣ; такихъ линій мы имѣемъ шесть: Петербургско-Варшавскую, Варшавско-Бромбергскую, Варшавско-Вѣнскую (сооруженную еще въ 1845 г.), Бресто-Граевскую, Кіево-Брестскую (вѣтвь къ Радзивилову) и Волочисскую вѣтвь Одесской дороги. Такимъ образомъ 18 линій служатъ у насъ для прямыхъ цѣлей международной торговли. Но изъ остальныхъ дорогъ весьма многія помогаютъ той же цѣли, являясь соединеніемъ конечныхъ пограничныхъ линій съ центральными.

Послѣдующій опытъ показалъ, что разсчетъ на порты и пограничные пункты въ большинствѣ случаевъ былъ вѣренъ. Правда, не всѣ пограничныя дороги обладаютъ значительнымъ движеніемъ, но за то въ числѣ ихъ мы встрѣчаемъ нѣсколько линій, занимающихъ первыя мѣста по массѣ перевозимыхъ товаровъ. Такъ въ 1874 г. по внутреннему и прямому сообщенію было перевезено товаровъ:

на	Николаевской	101,975	тыс.	пуд.
»	Варшавско-Вѣнской. . . .	69,651	»	»
»	Одесской	61,576	»	»
»	Козлов.-Воронеж.-Ростовс .	41,817	»	»
»	Риго-Динабургской	39,640	»	»
»	Курско-Харьковс.-Азовск. .	39,133	»	»
»	Харьково-Николаевской .	28,007	»	»

По поверстному количеству перевезенныхъ грузовъ нѣкоторыя пограничныя дороги также стоятъ въ числѣ первыхъ. Таковы:

Варшавско-Вѣнская. .	съ 214,310 пуд.
Риго-Динабургская . .	» 185,235 »
Риго-Больдерааская. .	» 120,439 »
Николаевская	» 168,833 » на версту.

Остальныя дороги занимаютъ среднее мѣсто по массѣ движенія. Таковы:

Одесская	съ 62,514 пуд.
Козлов -Воронеж.-Ростовс. .	» 53,611 »
Курско-Харьково Азовская. .	» 51,222 »
Финляндская	» 50,303 »
Харьково-Николаевская . . .	» 46,449 »

Лишь двѣ дороги изъ пограничныхъ занимаютъ послѣднія мѣста по поверстному количеству перевезенныхъ товаровъ: Либавская съ 18,385 пуд. и Лозово-Севастопольская съ 16,056 пуд. Но обѣ эти дороги открыты недавно и еще не успѣли привлечь товарнаго движенія.

Такъ какъ на пограничныхъ линіяхъ въ общихъ цифрахъ грузовъ слиты между собою какъ товары, вызываемые къ перевозкѣ международной торговлей, такъ и грузы, выражающіе собою мѣстное производство и потребленіе, то, чтобы выяснить значеніе портовъ, мы укажемъ, на основаніи свѣдѣній желѣзнодорожныхъ отчетовъ, количество грузовъ, которое въ 1874 г. было получено и отправлено по рельсовымъ путямъ непосредственно портами и пограничными пунктами. Остающаяся за тѣмъ масса грузовъ будетъ составлять собственно мѣстные грузы пограничныхъ линій [6]).

[6]) Строго говоря, цифры отправленія и полученія портовъ и пограничныхъ пунктовъ заключаютъ въ себѣ нѣкоторую часть мѣстныхъ грузовъ. На конечныхъ пунктахъ нѣкоторыхъ дорогъ у моря и сухопутной границы находятся значительные города, каковы, напримѣръ: Петербургъ, Ревель, Рига, Одесса, Таганрогъ, Ростовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что эти пункты задерживаютъ для себя нѣкоторую долю провози-

Вопросъ о томъ, какая доля нашихъ желѣзнодорожныхъ грузовъ вызывается къ передвиженію потребностями международнаго обмѣна до сихъ поръ еще не обслѣдованъ нашими спеціалистами. Первая попытка отвѣтить на этотъ вопросъ, сколько намъ извѣстно, была сдѣлана г. Мусницкимъ въ приложеніи къ «Обзору внѣшней торговли за 1874 годъ». Въ монографіи г. Мусницкаго указано количество всѣхъ важнѣйшихъ родовъ товаровъ, подвезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ къ границѣ. Но въ таблицы г. Мусницкаго не вошли данныя по Харьковско-Николаевской дорогѣ, а что главное, г. Мусницкій даетъ свѣдѣнія лишь о подвозѣ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ къ портамъ, не указывая количества грузовъ, отправленныхъ по рельсовымъ путямъ портами и пограничными пунктами. Потому мы сочли нужнымъ сдѣлать изъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ самостоятельную выборку данныхъ о движеніи товаровъ отъ границъ и къ границамъ, результаты которой помѣщены въ слѣдующей таблицѣ.

Названіе желѣзныхъ дорогъ.	Названіе портовъ и пограничныхъ пунктовъ.	Получили по желѣзн. дорогамъ.	Отправили по желѣзн. дорогамъ.
		Тысячи пудовъ.	
Николаевская	Петербургъ. . .	54,130	16.051
Балтійская	Ревель . .	9,551	5,172
	Петербургъ . .	3,318	1,894
	Нарва . .	1,124	386
	Балтійск. портъ.	663	601
Риго-Динабургская	Рига	26,327	12,094

———

мыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ, которая, слѣдовательно, должна быть отнесена къ чисто мѣстному сообщенію. Но выдѣлить грузы, задерживаемые въ портовыхъ городахъ, отъ отправляемыхъ за границу нѣтъ возможности. Лишь на дорогахъ, примыкающихъ къ западной сухопутной границѣ, отчеты указываютъ особо передачу на заграничныя линіи, почему по западной границѣ мы въ числѣ грузовъ, полученныхъ и отправленныхъ пограничными пунктами, означили лишь тѣ, которые прямо показаны отправленными и полученными по заграничному сообщенію.

Названіе желѣзныхъ дорогъ.	Названіе портовъ и пограничныхъ пунктовъ.	Получили по желѣзн. дорогамъ.	Отправили по желѣзн. дорогамъ.
		Тысячи пудовъ.	
Риго-Митавская	Рига	2,557	1,053
Риго-Больдерааская. . . .	Гафендамъ . . .	1,397	565
Либавская.	Либава	5,618	768
Всѣ Балтійскіе порты.		104,685	38,747
Одесская.	Одесса . . .	35,907	12,723
Харьково-Николаевская . .	Николаевъ . .	10,390	1,137
Курско - Харьковско - Азовская	Таганрогъ. . .	11,400	1,052
	Гниловская . .	2,410	1,837
Козлов.-Воронж.-Ростовс. .	Ростовъ. . .	17,906	1,438
Поти-Тифлисская	Поти	5,495	1,701
Всѣ Черноморскіе и Азовскіе порты . .		83,488	19,888
Петербурго-Варшавская . .	Вержболово . .	21,590	2,143
Варшавско-Бромбергская. .	Александровъ .	1,809	4,883
Варшавско-Вѣнская. . . .	Сосновецъ. . .	13,973	3,706
	Граница . . .	127	1,033
Бресто-Граевская.	Граево	10,876	2,752
Кіево-Брестская	Радзивилово . .	9,381	594
Одесская.	Подволочискъ .	2,235	569
	Иностран. дор.	1,174	81
Всѣ пункты на запад. сухопут. границѣ . .		61,165	16,161
Всѣ порты и пограничные пункты. .		249,338	74,396

Изъ приведенной таблицы оказывается, что количество грузовъ, полученныхъ по желѣзнымъ дорогамъ балтійскими и черноморскими портами, составляло въ 1874 г. 188,173 тыс. пуд.; количество же грузовъ, отправленныхъ тѣми же портами, простиралось до 58,634 тыс. пудовъ. Сверхъ того пограничными пунктами на западныхъ предѣлахъ Россіи получено по желѣзнымъ дорогамъ 61,165 тыс. пуд. и отправлено 15,761 тыс. пуд. Всего же наши порты и пограничные пункты получили по же-

лѣзнымъ дорогамъ 249,388 тыс. пуд. и отправили 74,396 тыс. пуд Такъ какъ вся масса грузовъ, перевезенныхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, за вычетомъ тѣхъ, которые возможно было, на основаніи отчетовъ, отнести къ транзитнымъ, простирается до 1,146 тыс. пудовъ, то выходитъ, что товары, вызванные къ движенію международнымъ обмѣномъ, составляютъ около 28% всего количества русскихъ грузовъ. Сумма всѣхъ грузовъ, отправленныхъ собственными станціями русскихъ дорогъ, составляла въ 1874 г. около 850 милл. пуд.; отправленіе портовъ и пограничныхъ пунктовъ входитъ въ эту сумму 74 милл. пуд., составляя почти 8.7% всей массы отправокъ. Изъ 766 милл. пудовъ товаровъ, отправленныхъ всѣми станціями русскихъ дорогъ, за исключеніемъ портовъ и пограничныхъ пунктовъ, эти послѣдніе получили около 250 милл. пудовъ, или почти треть; если же мы возьмемъ отправку прямыхъ грузовъ, простирающуюся до 500 милл. пудовъ, то полученіе портовъ составитъ ровно половину. Изъ этихъ данныхъ видно, какое важное значеніе имѣютъ для нашихъ желѣзныхъ дорогъ порты и пограничные пункты.

Такъ какъ порты и пограничные пункты оказываютъ ближайшее вліяніе именно на примыкающія къ нимъ пограничныя линіи, то роль ихъ въ желѣзнодорожной перевозкѣ выяснится для насъ еще болѣе, если мы сопоставимъ грузы, отправляемые и получаемые портами и пограничными пунктами, со всей массой товарной перевозки на пограничныхъ дорогахъ, что мы и дѣлаемъ въ слѣдующей таблицѣ за 1874 годъ.

Названіе дорогъ.	Всего отправлено собственными станціями.	Въ томъ числѣ отправлено портами и погран. пунктами.	Процентное отношеніе отправки портовъ ко всей отправкѣ товар.	Всего получено собственными станціями.	Въ томъ числѣ получено портами и пограничными пунктами.	Процентное отношеніе полученія портовъ ко всему полученію товар.
	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
Николаевская.	49,418	16,051	32.5	91,543	54,130	59.3
Балтійская.	13,509	8,216	60.9	17,890	14,656	81.9
Риго Динабургская . . .	20,466	12,094	59.1	29,978	26,327	87.8

Названіе дорогъ.	Всего отправлено собственными станціями.	Въ томъ числѣ отправлено портами и погран. пунктами.	Процентное отношеніе отправки портовъ ко всей отправкѣ товар.	Всего получено собственными станціями.	Въ томъ числѣ получено портами и пограничными пунктами.	Процентное отношеніе полученія портовъ ко всему полученію товар.
	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
Риго-Митавская.	4,326	1,053	24.3	3,906	2,557	65.4
Риго-Больдерааская. . .	2,127	565	26.5	2,104	1,397	66.4
Либавская	7,402	768	10.4	7,836	5,618	71.7
Всѣ дороги, примыкающія къ Балтійск. портамъ.	97,248	38,747	39.9	153,257	104,685	68.3
Одесская.	53,005	12,373	23.3	54,369	39,316	72.3
Харьково-Николаевск. .	24,567	1,137	4.6	22,638	10,390	46
Курско-Харьк.-Азовск. .	30,491	2,889	9.4	27,623	13,810	50.1
Козлов.-Ворон.-Ростов. .	35,603	1,438	4	30,061	17,966	59.6
Поти-Тифлисская . . .	8,347	1,701	20.4	8,347	5,475	65.6
Всѣ дороги, примыкающія къ Черноморск. и Азовскимъ портамъ. . . .	152,013	20,538	13.5	143,038	86,897	60.8
Петербурго-Варшавск. .	33,051	2,143	6.5	52,294	21,590	41.3
Варшавско-Бромбергск. .	12,559	4,883	38.9	11,854	1,809	15.3
Варшавско-Вѣнская. . .	61,269	4,739	7.7	48,063	14,100	29.3
Бресто-Граевская. . . .	6,573	2,752	41.9	13,971	10,876	77.9
Кіево-Брестская.	32,757	594	1.8	30,756	9,381	30.5
Всѣ дороги, примыкающія къ западной сухопутн. границѣ	146,209	15,111	10.3	156,938	57,756	36.8
Всѣ погранич. дороги . .	395,370	74,396	18.8	453,233	249,388	53.9

Изъ приведенной таблицы видно, что всѣ дороги русской сѣти, примыкающія къ морю и сухопутной границѣ, работаютъ главнымъ образомъ для портовъ и пограничныхъ пунктовъ; на послѣдніе приходится 53.9% всей суммы грузовъ, полученныхъ пограничными дорогами. Но это только средняя цифра; на нѣкоторыхъ же пограничныхъ дорогахъ лишь самая ничтожная доля получаемыхъ грузовъ остается въ иныхъ мѣстахъ, кромѣ портовъ. Такъ портовыми городами получено:

На Риго-Динабургской дорогѣ.	87.₈%
» Балтійской	81.₉ »
» Бресто-Граевской	77.₉ »
» Одесской.	72.₃ »
» Либавской	71.₇ »
» Риго-Больдерааской.	66.₄ »
» Поти-Тифлисской.	65.₆ »
» Риго-Митавской.	65.₄ »

Отправка грузовъ изъ портовъ на всѣхъ пограничныхъ линіяхъ играетъ меньшую роль, нежели полученіе. Въ среднемъ выводѣ для всѣхъ пограничныхъ линій порты дали лишь $18._8$% всего числа отправленныхъ грузовъ. Но на нѣкоторыхъ дорогахъ отправленіе портовъ превосходятъ половину всего числа грузовъ; таковы: Балтійская ($60._9$%) и Риго-Динабургская ($59._1$%).

Изъ предшествующихъ данныхъ видно, что на нашихъ пограничныхъ линіяхъ бо́льшая часть грузовъ вызывается къ перевозкѣ торговлей конечныхъ пунктовъ; эта доля движенія составляетъ существенную прибавку къ тѣмъ грузамъ, которые перевозятся вслѣдствіе потребностей собственныхъ районовъ этихъ дорогъ. Какъ важна подобная прибавка, мы оцѣнимъ еще полнѣе, если сопоставимъ поверстное отправленіе и полученіе портовъ со всей поверстной суммой грузовъ, полученныхъ и отправленныхъ собственными станціями пограничныхъ дорогъ въ 1874 г.

	На версту дороги.			
	Всего отправлено собственными станціями.	Въ томъ числѣ отправлено портами и пограничными пунктами.	Всего получено собственными станціями.	Въ томъ числѣ получено портами и пограничными пунктами.
	Пуды.		Пуды.	
Николаевская.	81,819	26,563	151,565	89,622
Балтійская	29,240	17,784	38,723	31,723
Риго-Динабургская. . .	95,633	56,515	140,087	123,026

	Всего отправлено собственными станціями.	Въ томъ числѣ отправлено портами и пограничными пунктами.	Всего получено собственными станціями.	Въ томъ числѣ получено портами и пограничными пунктами.
	Пуды.		Пуды.	
Риго-Митавская. . . .	34,063	8,292	30,756	20,134
Риго-Больдерааская. . .	118,269	31,389	116,888	77,613
Либавская	15,421	1,593	16,325	11,704
Среднимъ числомъ дороги, примыкающія къ Балтійск. портамъ. .	51,049	20,340	80,463	54,953
Одесская.	53,812	12,562	55,198	39,916
Харьково-Николаевск. .	40,741	1,885	37,542	17,230
Курско-Харьк.-Азов. .	39,910	3,781	36,156	18,079
Козл.-Ворон.-Ростов. .	45,646	1,842	38,540	22,957
Поти-Тифлисская. . . .	28,883	5,873	28,883	18,945
Средн. числ. дор., примыкающія къ Азов. и Черномор. портамъ.	44,435	6,004	41,813	25,401
Петербурго-Варшавск. .	27,302	1,775	43,326	17,887
Варшавско-Бромбергск.	91,009	35,385	85,901	13,079
Варшавско-Вѣнская . .	188,591	14,582	147,891	43,385
Бресто-Граевская . . .	32,380	13,557	68,823	53,578
Кіево-Брестская. . . .	40,844	741	38,350	11,697
Среднимъ числомъ дор., примыкающія къ западной границѣ. . .	54,567	5,649	58,668	21,591
Среднимъ числомъ всѣ пограничныя дороги	49,416	9,298	56,648	30,495

Приведенная таблица показываетъ, что изъ числа 56½ тыс. пудовъ грузовъ, полученныхъ въ среднемъ выводѣ на версту всѣми русскими пограничными желѣзными дорогами, болѣе 30 тыс. пуд. прибыло въ порты и изъ 49 тыс. пудовъ, от-

правленныхъ на версту тѣми же дорогами, около 10 тыс. пуд. вышло изъ портовъ и пограничныхъ пунктовъ. На нѣкоторыхъ линіяхъ, каковы Риго-Динабургская и Николаевская полученіе портовъ подходитъ къ 100 тыс. пудовъ на версту; на другихъ, каковы: Риго-Динабургская, Варшавско-Бромбергская, Риго-Больдерааская и Николаевская, отправленіе портовъ составляетъ на версту отъ 50 до 25 тыс. пудовъ. Указанныя дороги обладали бы весьма значительнымъ грузовымъ движеніемъ, если бы всѣ остальныя мѣстности, кромѣ пограничныхъ пунктовъ, не давали и не принимали ни одного пуда грузовъ. Такъ какъ, однако, не существуетъ линій, на которыхъ вовсе не было бы мѣстныхъ грузовъ, то становится понятнымъ, почему нѣкоторыя изъ пограничныхъ дорогъ, каковы. Николаевская и Риго-Динабургская, занимаютъ въ русской сѣти первыя мѣста по массѣ товарнаго движенія.

При обозрѣніи товарныхъ перевозокъ, вызываемыхъ портами, невольно бросается въ глаза неравномѣрное распредѣленіе ихъ по отдѣльнымъ районамъ. Изъ приведенной выше таблицы грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ портами и пограничными пунктами, видно, что по желѣзнымъ дорогамъ:

	Получили:		Отправили:	
	Въ тысячахъ пудовъ	Въ процентномъ отношеніи ко всему полученію портовъ и пограничныхъ пунктовъ.	Въ тысячахъ пудовъ.	Въ процентномъ отношеніи ко всему отправленію портовъ и пограничныхъ пунктовъ.
Балтійскіе порты .	104,685	42	38,747	52.1
Черноморскіе и Азовскіе порты.	86,897	34.9	20,538	27.6
Запад. погранич. пункты	57,756	23.1	15,111	20.3
Всѣ порты и пограничные пункты.	249,338	100	74,396	100

Такимъ образомъ Балтійскіе порты занимаютъ первое мѣсто какъ по полученію, такъ и по отправленію грузовъ. Они

отправили больше половины и получили около половины всего числа портовыхъ грузовъ; за Балтійскими портами по массѣ полученныхъ и отправленныхъ грузовъ слѣдуютъ Черноморскіе порты, наконецъ послѣднее мѣсто занимаютъ пункты по западной границѣ. Понятно, поэтому, что масса товарнаго движенія, создаваемаго портами и пограничными пунктами для желѣзныхъ дорогъ, всего значительнѣе на линіяхъ, примыкающихъ къ Балтійскому морю. На версту дороги въ среднемъ выводѣ составляютъ:

	Отправленіе портовъ.	Полученіе портовъ.
На дорогахъ, примыкающихъ къ Балтійскимъ портамъ.	20,340 пуд.	54,953 пуд.
Къ Черноморскимъ и Азовскимъ портамъ.	6,004 »	25,401 »
Къ западной границѣ. . . .	5,649 »	21,591 »
На всѣхъ пограничныхъ дорогахъ.	9,298 пуд.	30,495 пуд.

Такимъ образомъ количество грузовъ, прибывшихъ къ портамъ, на прибалтійскихъ дорогахъ составляетъ на версту вдвое большую сумму, нежели на примыкающихъ къ Черному и Азовскому морямъ, и въ $2^1/_2$ раза больше, нежели на линіяхъ, соприкасающихся съ западной границей. Что же касается до количества грузовъ, отправленныхъ портами, то оно на прибалтійскихъ дорогахъ въ $3^1/_2$ раза больше, чѣмъ на черноморскихъ и въ 3 раза значительнѣе, нежели на линіяхъ, примыкающихъ къ сухопутной границѣ. Дороги, отличающіяся наибольшимъ портовымъ движеніемъ, принадлежатъ именно къ балтійскому району, таковы: Николаевская съ $89^1/_2$ тыс. пуд. на версту полученныхъ грузовъ и $26^1/_2$ тыс. пуд. отправленныхъ, и Риго-Динабургская, гдѣ полученіе одной Риги даетъ 128 тыс. пудовъ, а отправленіе 56 тыс. пуд. на версту дороги. При столь значительной плотности движенія портовыхъ грузовъ, на послѣдніе естественно приходится въ районѣ балтійскихъ портовъ бо́льшій процентъ изъ общей массы грузовъ. Дѣйствительно, изъ всего числа

полученныхъ грузовъ прибыло къ портамъ на прибалтійскихъ дорогахъ 68.$_3$%, на черноморскихъ 60.$_1$, и на прилегающихъ къ западной границѣ 36.$_8$%. Изъ всего числа грузовъ, отправленныхъ собственными станціями, поступило изъ портовъ и пограничныхъ пунктовъ: на прибалтійскихъ дорогахъ 39.$_9$%, на черноморскихъ 13.$_3$, на прилегающихъ къ западной границѣ 10.$_3$%.

Мы уже раньше встрѣчались съ фактомъ преобладанія сѣвернаго балтійскаго тяготѣнія грузовъ, перевозимыхъ по русскимъ дорогамъ. Чѣмъ же объясняется этотъ перевѣсъ, усиливающійся, какъ мы показали прежде, съ каждымъ годомъ, и постепенно возвышающій движеніе и доходность какъ самихъ прибалтійскихъ линій, такъ и тѣхъ дорогъ, которыя разсчитаны на прибалтійскій транзитъ?

Главная причина преобладающаго значенія балтійскихъ портовъ заключается въ томъ, что они лежатъ на ближайшемъ пути къ странамъ, съ которыми Россія ведетъ самую обширную торговлю Важнѣйшая статья русскаго вывоза, хлѣбные грузы, получаются изъ черноземной полосы, т.-е. съ юговосточной оконечности Европы; та же черноземная полоса, вмѣстѣ съ центральной Россіей, является главнымъ потребительнымъ рынкомъ заграничныхъ товаровъ. Между тѣмъ страны съ особенно густымъ населеніемъ и развитою промышленностью, и потому съ одной стороны нуждающіяся въ большомъ количествѣ жизненныхъ припасовъ и сырыхъ матеріаловъ, а съ другой стороны снабжающія Россію обработанными издѣліями, лежатъ на сѣверѣ и сѣверо-западѣ Европы. Главный потребительницей русскаго сырья является Великобританія, которая въ 1874 г. вывезла нашихъ товаровъ на 136$^1/_2$ мил. рублей, въ томъ числѣ 7.$_6$ мил. четвертей хлѣба. Затѣмъ идетъ Пруссія, получившая русскихъ товаровъ на 105 милл. рублей, въ томъ числѣ хлѣба 5.$_8$ мил. четвертей. Въ эти двѣ страны, изъ которыхъ послѣдняя, при посредствѣ своихъ балтійскихъ портовъ, снова отправила часть ввезенныхъ изъ Россіи грузовъ въ Англію, вывезено товаровъ на сумму, составляющую 58$^1/_2$% всей цѣнности русскаго вывоза по европейской границѣ въ 1874 г., и въ частности 54%

всего отправленнаго за границу хлѣба. Кромѣ того въ 1874 году вывезено русскихъ товаровъ: въ Ганзеатическіе города на 11 милл. руб., въ Швецію и Норвегію на 11.₉ милл. руб., въ Голландію на 19.₇ милл. руб., въ Бельгію на 9.₈ милл. рубл., въ Данію на 6.₆ милл. руб. Такимъ образомъ вывозъ въ страны, лежащія къ сѣверо-западу отъ главныхъ мѣстъ производства и потребленія нашихъ грузовъ, равняется 300 милл. руб. изъ 411 милл. руб., или $^3/_4$ всего русскаго вывоза въ 1874 г; количество же вывезеннаго въ тѣ же страны хлѣба составляетъ 18,143 тыс. четвертей изъ 26,803, или 67.₇% всего отпущеннаго въ 1874 г. хлѣба. Столь же значительное преобладаніе имѣютъ страны, расположенныя на сѣверѣ и сѣверо-западѣ Европы, по отношенію къ привозной торговлѣ Россіи. Въ томъ же 1874 г. было ввезено въ Россію товаровъ: изъ Великобританіи на 128.₃ милл. руб., изъ Пруссіи на 110.₇ милл. руб., изъ Ганзеатическихъ городовъ на 24 милл. рубл., изъ Голландіи на 9.₆ мил. рублей, изъ Бельгіи на 5.₃ милл. руб., изъ Швеціи и Норвегіи на 3 милл. руб., изъ Даніи на 0.₂ милл. рубл. Ввозъ всѣхъ показанныхъ странъ равняется 281 милл. руб. или 64% всей цѣнности ввоза, простиравшійся въ 1874 г. до 437 милл. руб. [7]). При такомъ преобладаніи странъ, лежащихъ на сѣверѣ и сѣверо-западѣ Европы въ общей суммѣ международныхъ торговыхъ оборотовъ Россіи является вполнѣ понятнымъ преимущественное тяготѣніе нашихъ грузовъ къ морю, лежащему на сѣверо-западной оконечности Россіи. Единственная причина отклоненія нѣкоторой части нашихъ грузовъ къ югу заключается въ большей близости производительныхъ районовъ къ южнымъ морямъ, сокращающей издержки сухопутной доставки; но какъ скоро широкое развитіе желѣзнодорожной сѣти удешевило стоимость сухопутнаго транспорта, постепенно вступаетъ въ силу естественное направленіе грузовъ, указываемое взаимнымъ географическимъ отношеніемъ производительныхъ и потребительныхъ районовъ.

7) Свѣдѣнія о вывозѣ и привозѣ по внѣшней торговлѣ взяты изъ „Обзора внѣшней торговли Россіи за 1874 г.“; изд. Деп. Тамож. Сбор. Табл. 5 и 9.

Направленіе грузовъ въ тотъ или другой портъ зависитъ ближайшимъ образомъ отъ отношенія издержекъ желѣзнодорожной доставки грузовъ къ цѣнамъ на нихъ въ различныхъ портахъ; а эти послѣднія, въ свою очередь, опредѣляются высотой морскихъ фрахтовъ отъ портовъ до рынковъ потребленія. Бо́льшая близость Великобританіи, Голландіи и Бельгіи отъ портовъ Балтійскаго моря, нежели отъ черноморскихъ, имѣетъ то слѣдствіе, что морскіе фрахты въ прибалтійскихъ мѣстностяхъ гораздо дешевле, нежели въ портахъ Чернаго моря. Морской фрахтъ на хлѣбный товаръ до Лондона въ Одессѣ въ 2 раза, въ Таганрогѣ въ $2^1/_2$ раза, въ Бердянскѣ въ 3—4 раза дороже, нежели въ Петербургѣ и Ригѣ [8].

Впрочемъ, нужно замѣтить, что различіе въ высотѣ морскихъ фрахтовъ между южными и сѣверными портами не вполнѣ пропорціонально разницѣ разстояній ихъ до главныхъ пунктовъ заграничнаго потребленія нашихъ грузовъ. Эта непропорціональность особенно замѣтна, если мы сравнимъ морскую провозную плату изъ портовъ одного и того же моря. Такъ на Балтійскомъ морѣ Рига ближе къ каждому изъ западно-европейскихъ портовъ, нежели Петербургъ и Кронштадтъ, а между тѣмъ между морскими фрахтами ихъ не

[8]) Изъ свѣдѣній, помѣщенныхъ въ „Обзорѣ внѣшней торговли за 1874 годъ (табл. № 12, стр. 597—715) видно, что въ 1874 г. морскіе фрахты до Лондона стояли въ разныхъ русскихъ портахъ въ слѣдующихъ размѣрахъ. Изъ Кронштадта платилось за доставку пшеницы и ржи отъ $6^1/_2$ до 8 коп., овса—отъ 8 до 10 коп. съ пуда; изъ Ревеля за хлѣбъ въ зернѣ 80 коп. съ четверти, что составитъ отъ 8 до 11 коп. съ пуда, смотря по роду хлѣба; изъ Риги за овесъ отъ 9 до 11 коп. съ пуда. Между тѣмъ въ черноморскихъ и азовскихъ портахъ стояли слѣдующіе размѣры фрахта: изъ Одессы за зерновой хлѣбъ—1 р. 60 коп. съ четверти, что дастъ отъ 16—18 коп. съ пуда, смотря по роду хлѣба; изъ Таганрога за зерновой хлѣбъ отъ 1 р. 70 коп. до 2 р. 20 коп. съ четверти, т.-е. смотря по роду хлѣбовъ отъ 17 до 25 коп. съ пуда; изъ Бердянска за хлѣбъ въ зернѣ отъ 2 р. 75 коп. до 3 р. 50 коп. или отъ 27 до 40 коп. съ пуда. Сличеніе представленныхъ цифръ съ другими годами указываетъ, что такое отношеніе фрахтовъ есть явленіе постоянное. Такъ въ 1873 году рожь отправлялась лѣтомъ въ Англію изъ Петербурга за $8^2/_3$ коп., изъ Ревеля за $9^1/_3$, изъ Одессы за $17^1/_4$, изъ Таганрога за $21^1/_4$, изъ Бердянска за 27 коп. съ пуда.

замѣтно разницы. Изъ азовскихъ портовъ Бердянскъ лежитъ западнѣе Таганрога, слѣдовательно ближе къ нашимъ заграничнымъ рынкамъ, а между тѣмъ его фрахты выше таганрогскихъ; послѣдніе по своему размѣру почти подходятъ къ одесскимъ. Явленіе это объясняется неравнымъ отношеніемъ отпуска къ привозу въ разныхъ портахъ [9]). Когда морскія суда, приходящія въ портъ, имѣютъ возможность ввезти столько же товаровъ, сколько онѣ вывозятъ, то проѣздъ ихъ въ оба конца будетъ одинаково производителенъ, и стоимость этого проѣзда распредѣлится на бо́льшее количество грузовъ. Но если судамъ приходится перевозить грузы преимущественно въ одинъ путь, то издержки провоза ложатся на меньшую массу грузовъ, и суда, чтобы покрыть эти издержки, берутъ за доставку дороже. Отношеніе количества товаровъ, перевозимыхъ моремъ въ оба пути, довольно точно выражается числомъ и вмѣстимостью судовъ, пришедшихъ къ портамъ и отшедшихъ отъ нихъ съ балластомъ. Нужно замѣтить, что вообще въ русскомъ международномъ обмѣнѣ вѣсъ вывезенныхъ товаровъ въ $4^1/_2$ раза превышаетъ вѣсъ ввезенныхъ: такъ въ 1874 г. вывезено было $636._4$ милл. пудовъ, а ввезено $152._9$ милл. пудовъ [10]). Не удивительно поэтому, что огромное количество судовъ, приходящихъ въ русскіе порты, вынуждены являться туда съ балластомъ Въ 1874 г. вмѣстимость всѣхъ судовъ, пришедшихъ въ Россію, равнялась 2,129 тыс. ластовъ; изъ этого числа только 1,101 тыс. ластовъ вмѣстимости были нагружены товаромъ, а остальная затѣмъ доля вмѣстимости судовъ, равняющаяся 1,028 тыс. ластовъ, приходилась на балластъ. Но отношеніе балласта ко всей вмѣстимости судовъ не одинаково въ портахъ Балтійскаго и южныхъ морей. Въ балтійскихъ портахъ изъ 1,200 тыс. ластовъ вмѣстимости пришедшихъ судовъ, 697 тыс. ластовъ, или 58%, было занято

[9]) Вліяніе этой причины очень хорошо выяснено въ статьѣ „Дѣятельность нашихъ портовъ въ 1873 г.“, помѣщенной въ Журналѣ Министерства Путей Сообщенія 1875 г., кн. 3.

[10]) Это вычисленіе сдѣлано составителемъ діаграммы при картѣ, приложенной къ Обзору внѣшней торговли за 1874 г.

товарами и только 502 тыс. или 42% балластомъ; въ южныхъ же портахъ изъ 826 тыс. ластовъ 392 тыс., или 47%, пришли съ товаромъ, а остальные 433 тыс., или 53%, съ балластомъ. Понятно поэтому, что фрахты черноморскихъ и азовскихъ портовъ должны быть, сравнительно съ разстояніемъ, нѣсколько выше балтійскихъ. Что касается до отдѣльныхъ портовъ, то высота рижскихъ фрахтовъ, сравнительно съ петербургскими, объясняется тѣмъ, что въ Ригу въ 1874 г. пришло съ балластомъ $^2/_3$ всей вмѣстимости судовъ, а въ Петербургъ только $^1/_3$. То же мы видимъ и на югѣ. Тогда какъ въ Таганрогъ пришло съ балластомъ только $^3/_4$ вмѣстимости судовъ, балластная нагрузка судовъ, пришедшихъ въ Бердянскъ, составляетъ $^9/_{10}$ всей ихъ вмѣстимости [11]).

Двумя показанными обстоятельствами,—разницей разстоянія отъ заграничныхъ рынковъ и неодинаковостію отношенія между привозомъ и вывозомъ,—достаточно объясняется замѣчаемое различіе въ высотѣ морскихъ фрахтовъ въ разныхъ портахъ. Такъ какъ на рынкахъ потребленія платится безразлично одинаковая цѣна, откуда бы ни былъ привезенъ товаръ, то естественно, что цѣны главныхъ нашихъ отпускныхъ товаровъ обыкновенно стоятъ выше въ балтійскихъ портахъ, нежели въ азовскихъ, и наоборотъ цѣны привозныхъ товаровъ въ первыхъ ниже, нежели въ послѣднихъ. Приводимъ для подтвержденія, на основаніи того же Обзора внѣшней торговли [12]), цѣны на нѣсколько главныхъ предметовъ нашего привоза и отпуска въ важнѣйшихъ балтійскихъ и южныхъ портахъ, стоявшія въ періодъ навигаціи 1874 г.

	Въ Петербургѣ.	Въ Ригѣ.	Въ Одессѣ.	Въ Таганр.
		Отпускные товары.		
Пшеница за четверть. .	12 —18 руб.	—	8 —14 р.	7 —14 р.
Рожь » » . .	$7._{8}$— 8	5 — $7._{1}$	$5._{7}$— 7	$5._{2}$— $7._{3}$
Ячмень » » .	—	$6._{8}$— $6._{9}$	$5._{7}$— 6	$4._{5}$— $6._{6}$
		Привозные товары.		
Кофе за пудъ	$11._{5}$—17	$9._{4}$—$14._{5}$	$13._{2}$—$17._{7}$	$12._{5}$—$17._{5}$
Чай » »	отъ 30 р.	отъ 28 р.	отъ 40 р.	отъ 34 р.

[11]) Свѣдѣнія о приходѣ судовъ съ товаромъ и балластомъ взяты изъ Обзора внѣшней торговли за 1874 г., табл. № 26.

[12]) Обзоръ внѣшней торговли за 1874 г., табл. № 14 и № 15.

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что въ 1874 г. низшія цѣны на пшеницу въ Петербургѣ были на 4 руб. въ четверти дороже одесскихъ и на 5 руб. таганрогскихъ; низшія петербургскія цѣны на рожь на 2 руб. выше одесскихъ и на $2._6$ руб. выше таганрогскихъ. Такимъ образомъ по важнѣйшимъ нашимъ отпускнымъ товарамъ, балтійскія цѣны стояли въ 1874 г. выше, нежели въ южныхъ портахъ отъ 25 до 30%. Наоборотъ въ привозныхъ товарахъ низшія цѣны кофе въ Петербургѣ были на $1._7$ руб. ниже, чѣмъ въ Одессѣ и на 1 руб. ниже, нежели въ Таганрогѣ; низшая цѣна на чай въ Ригѣ на цѣлые 6 руб. въ пудѣ стояла ниже таганрогской и на 12 руб. ниже одесской. Если предположить, что желѣзнодорожные тарифы будутъ одинаковы какъ въ сѣверномъ, такъ и въ южномъ направленіяхъ, то уже въ силу одной разницы цѣнъ балтійскіе порты могутъ получать грузы съ пространства, въ полтора раза бо̀льшаго, нежели южные, и, слѣдовательно, привлекать къ себѣ относительно бо̀льшую массу грузовъ.

Перевѣсъ балтійскаго тяготѣнія, зависящій отъ изложенныхъ причинъ, усиливается еще тарифной политикой желѣзныхъ дорогъ. Дороги балтійскаго тяготѣнія вообще держатъ болѣе низкіе тарифы, нежели примыкающіе къ Черному морю. Средняя выручка съ пудоверсты составляла на дорогахъ.

Сѣвернаго тяготѣнія.	Въ 1874 г.	Въ 1873 г.
Балтійской	0.0253	0.0290
Либавской	0.0258	0.0278
Риго-Динабургской	0 0260	0.0296
Николаевской	0.0290	0.0290
Южнаго тяготѣнія.		
Козловско-Воронежско-Ростовской	0.0296	—
Курско-Харьково-Азовской	0.0320	0.0358
Одесской	0.0338	0.0355

Такимъ образомъ средняя выручка съ пудоверсты въ 1874 году была на Одесской дорогѣ на 34% выше, нежели на Бал-

тійской или Либавской [13]). Какъ велика разница въ провозной платѣ на одни и тѣ же товары, напримѣръ, между Николаевской и Одесской дорогами, видно изъ слѣдующаго сравненія. Въ 1874 г. на Николаевской дорогѣ громадная масса перевезеннаго хлѣба таксировалась отъ 12 до 15 коп. за все разстояніе, т.-е. отъ $^1/_{40}$ до $^1/_{50}$ съ версты, а на Одесской дорогѣ, напротивъ, почти весь хлѣбъ былъ перевезенъ по $^1/_{24}$ коп. съ пуда, слѣдовательно, по тарифу, вдвое высшему [14]). Южное купечество объясняетъ замѣчаемый въ послѣдніе годы упадокъ торговли въ южныхъ портахъ, главнымъ образомъ высотой тарифовъ южныхъ линій, особенно Одесской, сравнительно съ сѣверными. Такъ въ запискѣ Одесскаго Комитета Торговли и Мануфактуръ о причинахъ упадка одесской торговли приведены, между прочимъ, слѣдующіе факты. Четверть хлѣба изъ Кіева въ Одессу доставлялась въ 1874 г. за 2 руб., изъ Кіева же въ Кенигсбергъ, несмотря на то, что разстояніе на

---

[13]) Значительность средней выручки съ пудоверсты на южныхъ дорогахъ не можетъ быть объяснена ничѣмъ инымъ, кромѣ болѣе высокой провозной платы на главные товары. Правда, на величину средняго сбора съ пудоверсты могутъ оказывать вліяніе различія въ распредѣленіи грузовъ по родамъ и цѣнности; но оказывается, что цѣнные товары, перевозимые за болѣе высокую плату, составляютъ на сѣверныхъ дорогахъ гораздо бо̀льшую долю всего движенія, нежели на южныхъ. Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно сравнить, напримѣръ, Николаевскую и Одесскую дороги, которыя служатъ главными путями русской внѣшней торговли, первая въ сѣверномъ, вторая въ южномъ направленіи. Николаевская дорога привлекаетъ къ себѣ значительнѣйшую часть нашего заграничнаго привоза и кромѣ того соединяетъ два главные мануфактурные округа — Московскій и Петербургскій. Естественно, поэтому, что количество цѣнныхъ предметовъ перевозки должно быть на ней гораздо больше, нежели на Одесской дорогѣ, которая ввозитъ не такъ много заграничныхъ товаровъ и сверхъ того прорѣзываетъ чисто земледѣльческую мѣстность. Дѣйствительно по свѣдѣніямъ, сообщаемымъ въ сборникѣ фонъ-Дервиза за 1873 г. (стр. XLVI), товары, перевозимые по высшимъ тарифамъ (по $^1/_{24}$ коп. и выше) составляли на Николаевской дорогѣ 27%, а на Одесской только 20%.

[14]) Отчетъ Главнаго Общества Россійск. желѣзн. дорогъ. Статистика движенія и выручки по Николаевской желѣзной дорогѣ за 1874 г. — Отчетъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли по предпріятію Одесской дороги за 1874 г.

300 слишкомъ верстъ болѣе,—за 1 руб. 90 коп. Пудъ пеньки изъ Брянска въ Одессу чрезъ Кіевъ (разстояніе 1,321 верст.) обходился въ томъ же году въ 66.₉ коп., черезъ Харьковъ 65.₄ коп., изъ Курска же въ Кенигсбергъ (разстояніе 1,435 верст.) въ 36.₈ коп., т.-е. вдвое дешевле [13]). Мы довольно долго остановились на причинѣ болѣе сильнаго тяготѣнія товаровъ къ сѣвернымъ, нежели къ южнымъ портамъ, потому что съ этимъ интереснымъ явленіемъ непосредственно связано много фактовъ, обращающихъ на себя вниманіе, каковы: Одесскій кризисъ, упадокъ южнаго земледѣлія, а что главное для насъ, меньшая плотность товарнаго движенія на южныхъ желѣзныхъ дорогахъ сравнительно съ прибалтійскими. Совпаденіе цѣлаго ряда укзаанныхъ выше благопріятныхъ условій производитъ то, что несмотря на отдаленность отъ производительныхъ районовъ, сѣверныя пограничныя линіи обнаруживаютъ бо́льшую притягательную силу для грузовъ, вызываемыхъ международнымъ обмѣномъ, нежели южныя.

Тѣми же преимущественно условіями объясняется и сравнительное торговое значеніе портовъ одного и того же моря, отъ котораго въ свою очередь зависитъ неодинаковость количества грузовъ на примыкающихъ къ портамъ желѣзныхъ дорогахъ. При равенствѣ прочихъ условій, тотъ изъ портовъ будетъ имѣть перевѣсъ надъ прочими, который лежитъ ближе къ потребительнымъ рынкамъ. Уже по этой причинѣ, на сѣверѣ Кенигсбергъ перебиваетъ русскіе порты, а на югѣ Одесса имѣетъ преимущество передъ другими портами Чернаго и Азовскаго морей. Но вліяніе этой причины, кромѣ качества самихъ портовъ, можетъ быть парализовано сравнительною близостью болѣе отдаленныхъ отъ рынка портовъ къ мѣстамъ производства громоздкихъ предметовъ вывоза (Ростовъ и Таганрогъ), болѣе низкими тарифами желѣзныхъ дорогъ (Николаевъ), а главнымъ образомъ отношеніемъ въ данныхъ портахъ привоза къ вывозу. Порты, примыкающіе

---

[13]) Докладная записка Одесскаго Комитета Торговли и Мануфактуръ въ Совѣтъ Торговли и Мануфактуръ о причинахъ упадка одесской торговли и средствахъ къ ея поднятію. Стр. 12.

по крупнымъ городамъ и густо-населенной прибрежной полосѣ, имѣютъ возможность ввозить изъ-за границы кромѣ цѣнныхъ товаровъ, идущихъ на далекіе внутренніе рынки, массу громоздкихъ грузовъ для мѣстнаго потребленія. Такъ, напримѣръ, наши приморскіе города получаютъ изъ-за границы каменный уголь, потребляемый или въ самихъ этихъ городахъ или въ ближайшихъ ихъ окрестностяхъ; количество этого важнѣйшаго обратнаго груза въ различныхъ портахъ находится въ непосредственной зависимости отъ населенности приморскихъ городовъ. Такъ, на сѣверѣ, Петербургъ съ 700-тысячнымъ населеніемъ получилъ въ 1874 году $26._3$ мил. пуд. каменнаго угля, Рига съ 100 тысячами чел. населенія— $6._2$ мил. пуд., а Либава съ 10 тысяч. населенія—только $0._2$ мил. пуд.; на югѣ Одесса съ 139 тыс. челов. ввезла угля 11 мил. пуд., а Ростовъ и Таганрогъ, вслѣдствіе изобилія мѣстнаго угля, не ввезли ничего. Понятно, поэтому, что въ порты, примыкающіе къ обширнымъ городамъ, приходитъ меньшая доля судовъ съ балластомъ [16]), вслѣдствіе чего въ нихъ относительно ниже морскіе фрахты и выше цѣны на отпускные товары. Вотъ причина, почему Либавѣ, несмотря на ея незамерзающій портъ, такъ трудно бороться съ Ригой и Кенигсбергомъ, а на югѣ Севастополю, вѣроятно, не скоро удастся одолѣть Одессу и Азовскіе порты.

Указавъ выгоды, получаемые многими желѣзными дорогами отъ соединенія съ портами, мы считаемъ нужнымъ упомянуть и о невыгодныхъ сторонахъ этихъ линій. Эти невыгоды, также какъ и на транзитныхъ линіяхъ, заключаются въ усиленной взаимной конкурренціи пограничныхъ дорогъ, вызывающей или отвлеченіе грузовъ, или пониженіе тарифовъ. Съ фактомъ конкурренціи пограничныхъ дорогъ мы встрѣчаемся повсюду. Въ Англіи, благодаря ея островному положенію, это соперничество было на столько сильно, что приве-

---

[16]) Такъ въ 1874 г., на основаніи „Обзора внѣшней торговли“ табл. 26, балластная нагрузка составляла въ процентахъ вмѣстимости всѣхъ пришедшихъ судовъ: въ Петербургѣ $17._7$%, въ Ригѣ $67._5$%, въ Либавѣ $66._9$%, въ Одессѣ $25._8$%, въ Таганрогѣ $73._7$%.

ло къ сліянію желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ нѣсколькихъ крупныхъ компаній. Въ Германіи желѣзныя дороги, примыкающія къ сѣвернымъморямъ, соперничаютъ съ австрійскими линіями, соединяющими Тріестъ съ центромъ Европы. Промышленный округъ Вѣны теперь получаетъ американскій хлопокъ шестью путями,—двумя дорогами изъ Штеттина, тремя дорогами изъ Гамбурга и одною изъ Тріеста [17]); Прусскія линіи стремятся отбить грузы хлопка у австрійскихъ посредствомъ низкихъ тарифовъ. Штеттинъ конкуррируетъ съ Галацемъ по перевозкѣ за границу румынскихъ хлѣбныхъ грузовъ [18]). Еще сильнѣе въ Германіи взаимное соперничество между сѣверными портами. Гамбургъ издавна укрѣпилъ за собою первенство на моряхъ Германіи; но послѣ уничтоженія Даніей Зундскихъ пошлинъ сильными соперниками Гамбурга явились Штеттинъ и Данцигъ, особенно первый. Чтобы поддержать эти порты, желѣзныя дороги, связывающія ихъ съ Силезіей и Австріей, вступили въ борьбу съ линіями, соединяющими тѣ же районы съ Нѣмецкимъ моремъ и Гамбургомъ [19]).

Русскія дороги не представляютъ исключенія изъ общаго правила, въ доказательство чего мы приведемъ здѣсь нѣсколько фактовъ.—Любопытный примѣръ соперничества дорогъ, ведущихъ къ противоположнымъ морямъ, представляетъ исторія отношеній Одесской дороги къ Кіево-Брестской. До 1873 г. единственнымъ исходнымъ пунктомъ для грузовъ плодородныхъ губерній, Кіевской, Подольской и Волынской, могла служить Одесса, такъ какъ еще не существовало прямыхъ рельсовыхъ путей изъ юго-западнаго края къ Балтійскимъ портамъ, а водяная доставка къ Кенигсбергу, раньше производившаяся въ этомъ краѣ, не могла, вслѣдствіе ея медленности, конкуррировать съ желѣзнодорожнымъ транспортомъ. Вслѣдствіе того Одесская дорога, не только направляла къ югу всѣ грузы, поступающіе съ собственныхъ станцій, но кромѣ того привлекала еще значительную массу товаровъ

---

[17]) *J. Krönig.* Die Differential-Tarife der Eisenbahnen. Berlin. 1877. 27.

[18]) Тамъ же. 69. 72.

[19]) Тамъ же. 17.

съ примыкающихъ участковъ Кіево-Брестской и Курско-Кіевской дорогъ. Количество ея грузовъ, быстро увеличиваясь, дошло въ 1873 году до громадной цифры 70.$_3$ мил. пуд., изъ которыхъ 7.$_1$ мил. пуд. было получено съ Кіево-Брестской и Курско-Кіевской дорогъ [20]). Но въ 1873 году окончаніе Кіево-Брестской дороги и сооруженіе Бресто-Граевской, служащей продолженіемъ первой до Прусской границы, открыло для юго-западныхъ грузовъ два новыхъ пути за границу: черезъ Брестъ и Граево къ Кенигсбергу и чрезъ Радзивиловскую вѣтвь Кіево-Брестской дороги въ Австрію. Между старымъ путемъ и новыми началась борьба, которая, отчасти, благодаря тарифной политикѣ вновь открытыхъ дорогъ, а главнымъ образомъ подъ вліяніемъ изложенныхъ выше причинъ, дающихъ естественный перевѣсъ сѣверному тяготѣнію русскихъ грузовъ, скоро рѣшилась не въ пользу Одесской дороги. Тогда какъ на Кіево-Брестской линіи количество товаровъ, составлявшее въ 1873 году 29.$_2$ мил. пуд., поднялось въ 1874 году до 60 мил. пудовъ [21]), на Одесской, на другой же годъ по открытіи соперничествующаго пути, обнаружилось уменьшеніе грузовъ. Въ 1874 г. товарное движеніе на Одесской дорогѣ спустилось съ 70.$_3$ до 61.$_6$ мил. пудовъ; количество грузовъ, принятыхъ этой дорогой съ Кіево-Брестской, сократилось до половины прежняго размѣра (до 3.$_9$ мил. пуд.); напротивъ, масса грузовъ, сданныхъ на Кіево-Брестскую, возрасла. 1875 годъ сопровождался для Одесской дороги новыми потерями: общая сумма грузовъ упала до 44.$_7$ мил. пудовъ; Кіево-Брестская дорога передала Одесской всего 3 милл. пудовъ, тогда какъ сама получила отъ нея 4.$_8$ милл. пудовъ; въ Одессу поступило въ этомъ году съ желѣзной дороги всего 17.$_8$ милл. пудовъ, тогда какъ въ 1874 г. полученіе Одессы равнялось 27.$_7$ милл. пуд., а въ 1873 г.—39 милл. пуд. [22]). Съ конца

[20]) Отчетъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли по предпріятію Одесской дороги за 1873 годъ.

[21]) Отчетъ Кіево-Брестской дороги за 1873—74 годы.

[22]) Упадокъ движенія по Одесской дорогѣ особенно замѣтенъ на хлѣбныхъ грузахъ, которыхъ этою дорогою было перевезено: въ 1872 г.

1875 года начинаются въ Одессѣ громкія жалобы на упадокъ торговли и вслѣдъ затѣмъ разражается кризисъ. Истощивъ силы во взаимной борьбѣ, соперничествующія дороги рѣшились прибѣгнуть къ средству, которое обыкновенно примѣнялось въ подобныхъ случаяхъ англійскими и сѣверо-американскими дорогами. Мы говоримъ о сліяніи трехъ линій,—Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской, въ одно предпріятіе, такъ называемое Общество юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ. —Подобнаго же рода соперничество между линіями, ведущими къ сѣвернымъ и южнымъ портамъ, обнаружилось и въ восточной половинѣ Россіи. Съ дорогъ Курско-Харьковско-Азовской и Козловско-Воронежско Ростовской, связывающихъ черноземную полосу съ Азовскими портами, съ каждымъ годомъ все большая и большая часть грузовъ начинаетъ привлекаться на дороги балтійскаго тяготѣнія.

Если такимъ образомъ мы встрѣчаемъ случаи соперничества между линіями, направляющимися къ противоположнымъ морямъ, то тѣмъ сильнѣе должна быть конкурренція между дорогами, примыкающими къ портамъ одного и того же моря. Дѣйствительно, па Черноморскомъ побережьи мы являемся свидѣтелями борьбы между Одесской и Харьково-Николаевской дорогами, которая началась вслѣдъ за сооруженіемъ участка послѣдней отъ Знаменки къ Николаеву. Въ 1873 г. Харьково-Николаевская дорога передала на Одесскую $4._6$ мил. пуд., въ числѣ которыхъ было $3._7$ мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, а въ 1875 году всего $1._1$ мил. пуд., изъ которыхъ хлѣбныхъ грузовъ было только $0._4$ мил. пуд. [23]). Харьково-Николаевская дорога въ 1873 году изъ $5._1$ мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, отправленныхъ ея станціями, выгрузила только половину, именно $2._8$ мил. пуд. въ Николаевскомъ портѣ, а остальную половину (2 мил. пуд.) сдала въ Одессу; между тѣмъ

$25._9$ мил. пуд., въ 1873 г. — 43 мил., въ 1874 г. — $35._6$ мил., а въ 1875 г. только 19 мил. пуд. Одесская дорога получила съ Кіево-Брестской дороги хлѣбныхъ грузовъ: въ 1873 г. $4._8$ мил. пуд., въ 1874 г. $2._2$ мил. пуд., въ 1875 г. всего 1 мил. пуд. (Отчеты Одесской дороги за 1872—75 годы).

[23]) Отч. Одесской дороги за 1873 и 1875 гг.

въ 1874 г. изъ 11.₈ милл. пуд. отправленнаго ею хлѣба только 2.₅ милл. пуд. сдала къ Одессѣ, а 8.₁ милл. пуд. выгрузила въ Николаевѣ [24]). Конкурренція Харьковско-Николаевской дороги съ Одесскою должна еще усилиться съ проведеніемъ Фастовской дороги, которая, отдѣляясь отъ первой въ Знаменкѣ и примыкая къ Кіево-Брестской близъ Кіева, открываетъ для Кіевской губерніи и лежащихъ южнѣе мѣстностей гораздо болѣе прямой путь къ Черному морю чрезъ Николаевъ, нежели искривленная Одесская дорога. Нужно, кромѣ того, думать, что въ недалекомъ будущемъ какъ Одесская, такъ и Харьково-Николаевская дороги, встрѣтятъ новую соперницу въ Лозово-Севастопольской линіи, которая примыкаетъ къ превосходному и всегда открытому порту и проходитъ на значительномъ протяженіи по общему съ послѣдней району.

На западѣ и сѣверо-западѣ Россіи мы также встрѣчаемъ борьбу пограничныхъ линій. Съ проведеніемъ Московско-Брестской дороги, соединившей Москву прямымъ путемъ съ Варшавой, Австріей и Пруссіей, а особенно съ сооруженіемъ Балтійской дороги, Николаевская линія потеряла прежде принадлежавшую ей монополію подвоза заграничныхъ грузовъ въ Москву [25]) и вынуждена была понизить свои тарифы, чему она такъ долго и упорно сопротивлялась. Петербургско-Варшавской дорогѣ приходится испытывать конкурренцію со стороны Риго-Динабургской, Варшавско-Бромбергской, Варшавско-Вѣнской и Бресто-Граевской дорогъ, въ чемъ и заключается, по объясненію Управленія, главная причина медленнаго возрастанія ея сборовъ [26]). Но всего болѣе заслуживаетъ вниманія на сѣверозападной половинѣ русской сѣти усиливающееся соперничество дорогъ, ведущихъ къ Прусскимъ портамъ, съ нашими прибалтійскими. До 1872 года почти всѣ грузы съ района Орловско-Грязской и Орловско-Витебской дорогъ направлялись къ рижскому порту по Риго-Динабургской

---

24) Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1875 г., кн. 6. Эконом. отд., стр. 46.

25) Отч. Главн. Общ. Росс. желѣзн. дорогъ за 1872 г. Рѣчь предсѣдателя. V.

26) Тамъ же, III.

дорогѣ Но съ 1872 г. начинается отправка грузовъ помянутаго района къ Кенигсбергу, который, благодаря своему всегда открытому порту и дешевымъ морскимъ фрахтамъ, зависящимъ отъ равномѣрности ввоза съ вывозомъ, можетъ поддерживать болѣе высокія цѣны на русскіе товары. Орловско-Витебская дорога передала [27]):

	На Риго-Динабургскую дорогу.	На Восточно-Прусскую (къ Кенигсбергу).
	Милліоны пудовъ.	
1870 г.	8.2	—
1871 г.	9.7	—
1872 г.	2.7	1.3
1873 г.	5.1	9.8
1874 г.	6.2	5.8
1875 г.	3.6	2.8

Изъ этихъ цифръ видно, что перевозка грузовъ съ района Орловско-Витебской дороги въ Пруссію, начавшись въ 1872 г. въ небольшихъ размѣрахъ, въ 1873 и 1874 гг. достигла громаднаго развитія въ прямой ущербъ Ригѣ. Сильное движеніе грузовъ въ Кенигсбергъ заставило въ 1874 г. всѣ дороги, лежащія на пути къ Ригѣ, примѣнить цѣлый рядъ льготъ, чтобы удержать за собой перевозку. Эти льготы, состоящія въ пониженіи тарифовъ и устройствѣ прямыхъ сообщеній съ англійскими и нѣмецкими портами, снова привлекли товары къ Ригѣ; но прошлый 1877 г. опять ознаменовался громаднымъ подвозомъ грузовъ къ Кенигсбергу. Новую поддержку нашелъ себѣ Кенигсбергскій портъ по сооруженіи Ландварово-Роменской дороги, которая бо̀льшую долю своихъ грузовъ перевозитъ именно къ нему, а не въ ближайшій Либавскій портъ [28]). Такъ какъ грузы, слѣдующіе изъ центральной

27) Отч. Орловско-Витебской дороги за 1870—1875 гг.

28) Въ 1874 г. Ландварово-Роменская дорога отправила на Петербурго-Варшавскую болѣе 10 милл. пуд. грузовъ. Изъ этого числа Либавская получила менѣе 1 мил. пуд. (отч. Либавской дороги за 1874 г.), а остальные грузы пошли, слѣдовательно, въ Кенигсбергъ.

Россіи въ Кенигсбергъ, должны проходить по Петербургско-Варшавской дорогѣ, то усиленіе торговыхъ сношеній съ Кенигсбергомъ внезапно поправило дѣла этой дороги и притомъ на столько, что въ 1874 г. она не потребовала даже доплаты гарантіи, производившейся съ самаго ея открытія [29]).

Понятно, что конкурренція пограничныхъ дорогъ должна отражаться на состояніи ихъ провозной платы. Чтобы убѣдиться въ этомъ, нѣтъ даже надобности приводить отдѣльныхъ примѣровъ пониженія платы, а достаточно сравнить среднюю выручку съ пудоверсты на пограничныхъ линіяхъ съ таковой же выручкой на всей русской сѣти. Тогда какъ на всей русской сѣти средній доходъ съ пудоверсты составлялъ въ 1874 г. $0._{0304}$ коп., онъ равнялся: на Николаевской $0._{029}$ к., на Риго-Динабургской и Либавской $0._{026}$ коп., на Балтійской $0._{023}$ коп. и на Варшавско-Вѣнской $0._{024}$ коп.

Нужно замѣтить, что пограничнымъ дорогамъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ приходится бороться даже съ внутренними линіями. Пограничныя дороги являются между прочимъ путями для ввоза иностранныхъ товаровъ, но этотъ ввозъ можетъ сократиться подъ вліяніемъ усиленія внутренняго производства, поощряемаго удешевленіемъ перевозки при посредствѣ новыхъ рельсовыхъ путей. Въ исторіи русскихъ дорогъ мы уже встрѣчаемъ нѣсколько подобныхъ примѣровъ. Такъ до 1871 года черезъ Ригу ввозилось изъ-за границы внутрь Россіи значительное количество иностранной соли. Обширный районъ Орловско-Витебской дороги до 1871 г. снабжался солью исключительно изъ Риги. Риго-Динабургская и примыкающія къ ней дороги очень дорожили этой перевозкой, потому что соль являлась однимъ изъ выгодныхъ обратныхъ грузовъ, въ которыхъ вообще чувствуется недостатокъ на нашихъ дорогахъ. Но съ 1871 г., вслѣдъ за окончательнымъ сооруженіемъ Грязе-Царицынской линіи, заграничная соль

---

[29]) Отч. Главн. Общ. Росс. желѣз. дор. за 1874 г. Рѣчь предсѣдателя. 1. Какъ велико было увеличеніе числа грузовъ Петербурго-Варшавской дороги подъ вліяніемъ Кенигсбергской, торговли видно изъ того, что хлѣбныхъ грузовъ было перевезено по ней въ 1872 г. 6 мил. пуд., въ 1873 г.—17 мил. пуд., въ 1874 г. 23 мил. пуд.

стала вытѣсняться нашею Елтонской, которая съ каждымъ годомъ все больше и больше распространяется къ западу. Въ предѣлахъ Орловско-Витебской дороги уже въ настоящее время Царицынская соль почти замѣнила собою иностранную [30]). Вслѣдствіе такого сокращенія района распространенія привозной соли, отправка ея изъ Риги съ каждымъ годомъ упадаетъ и въ періодъ съ 1871—1874 г. сократилась на цѣлые 600 тыс. пуд. [31]). Подобнымъ же образомъ подъ вліяніемъ соперничества приволжскихъ дорогъ, преимущественно Грязе-Царицынской, уменьшилась на цѣлую треть отправка заграничныхъ сельдей по Риго-Динабургской дорогѣ [32]). Такого же рода убыль придется, конечно, со временемъ испытать дорогамъ, примыкающимъ къ западной границѣ, по ввозу иностраннаго каменнаго угля и желѣза. Уже въ настоящее время ввозъ каменнаго угля чрезъ Риго-Динабургскую дорогу сократился до половины прежняго размѣра (въ 1871 г. $3._1$ милл. пуд., а въ 1874 г. $1._6$ милл. пуд.).

Такимъ образомъ положеніе пограничныхъ дорогъ, подобно транзитнымъ, вмѣстѣ съ несомнѣнными выгодами, зависящими отъ ихъ ближайшаго отношенія къ международной торговлѣ, имѣетъ и свои неблагопріятныя стороны, состоящія въ болѣе сильной конкурренціи и необходимости держать низкіе тарифы.

30) Орловско-Витебская дорога получила соли:

	Съ Риго-Динабургской.	Съ Грязе-Царицынской.
	Тысячи пудовъ.	
1871 г.	470	11
1872 »	392	233
1873 »	185	546
1874 »	151	505
1875 »	140	580

Отчеты Орловско-Витебской дороги за 1871—1875 гг., прил. 18.

31) Рига отправила соли: въ 1872 году 2,190 тыс. пуд., въ 1873 г.—1,732 тыс. пуд., въ 1874 г.—1,525 тыс. пуд. Отчеты Риго-Динабургской дороги за 1871—1874 гг. Прил. XII.

32) Орловско-Витебская дорога получила въ 1872 г. 100 тыс. пуд. сельдей съ Риго-Динабургской и только 50 тыс. пуд. съ Царицынской; а въ 1875 г. уже только 42 тыс. пуд. съ первой и 404 тыс. пуд. съ Царицынской.

ГЛАВА VII.

ЗНАЧЕНІЕ ПРИРѢЧНЫХЪ ПУНКТОВЪ ВЪ ТОВАРНОЙ ПЕРЕВОЗКѢ.

Связь желѣзнодорожной сѣти съ рѣками въ Англіи и Германіи.—Свойства водныхъ путей и потребность соединенія рѣкъ съ желѣзными дорогами въ Россіи.—Постепенность сооруженія русскихъ прирѣчныхъ дорогъ.—Количество грузовъ, доставляемыхъ прирѣчными пунктами русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. — Зависимость движенія на прирѣчныхъ дорогахъ отъ конкурренціи съ водными путями.—Ходъ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ водными путями во Франціи, Германіи и Англіи.—Соперничество желѣзныхъ дорогъ съ рѣками въ Россіи; неодинаковыя его условія на различныхъ линіяхъ, примыкающихъ къ Волгѣ.—Конкурренція прирѣчныхъ желѣзныхъ дорогъ между собою.—Пониженія тарифовъ на прирѣчныхъ дорогахъ.

Подобно тому, какъ море составляетъ древнѣйшій путь международнаго обмѣна, внутреннія воды, рѣки и озера, искони служатъ главными проводниками товарнаго движенія въ предѣлахъ отдѣльныхъ странъ. Обширная рѣчная перевозка существуетъ повсюду уже въ то время, когда сухопутный транспортъ ограничивается еще ничтожными размѣрами мѣстнаго движенія. Устройство каналовъ еще болѣе возвысило важность внутреннихъ водъ, а введеніе пароходства дало новый толчекъ перевозкѣ по нимъ. Торговое значеніе рѣкъ и озеръ вызвало на ихъ берегахъ образованіе крупныхъ промышленныхъ и торговыхъ пунктовъ, которые, наряду съ портовыми городами, являются самыми ранними средоточіями обмѣна. Понятно, поэтому, что при сооруженіи желѣзныхъ

дорогъ было неизбѣжно обратить вниманіе на связь ихъ съ внутренними водными путями.

Стоитъ бросить взглядъ на карту желѣзныхъ дорогъ въ любой странѣ Европы, чтобы убѣдиться, что связь съ водными путями повсюду входила въ соображенія строителей. Возьмемъ, напримѣръ, Англію. Главныя рѣки этой страны, несмотря на короткое теченіе, представляютъ превосходные торговые пути, доступные въ устьяхъ самымъ крупнымъ морскимъ кораблямъ. Еще до желѣзныхъ дорогъ, Англія съ замѣчательнымъ искусствомъ увеличила полезность своихъ рѣкъ для страны посредствомъ многочисленныхъ каналовъ, а затѣмъ, со времени появленія желѣзныхъ дорогъ, система тически стремилась пріурочить послѣднія къ воднымъ сообщеніямъ. Одна изъ самыхъ раннихъ Англійскихъ линій, Great Western (разрѣшенная въ 1835 г.) многочисленными развѣтвленіями связываетъ важнѣйшіе въ Англіи рѣчные бассейны Темзы и Северна. Рѣки Гумберъ и Темза также соединены между собою одною изъ старѣйшихъ дорогъ Great Northern. Дорога London and North Western связываетъ Темзу съ Мерсеемъ. Въ какомъ тѣсномъ соотношеніи стоятъ англійскія дороги съ рѣками, видно изъ слѣдующаго факта. Не говоря уже о Темзѣ, служащей базисомъ всей англійской сѣти, рѣка Гумберъ, въ большей части своего теченія, имѣетъ на обоихъ берегахъ по параллельной желѣзной дорогѣ; кромѣ того, къ ней примыкаютъ въ разныхъ пунктахъ на правой сторонѣ 8 желѣзнодорожныхъ линій, на лѣвой—12. Къ Северну, на его теченіи отъ Shrewsbury до Ньюпорта, кромѣ параллельныхъ дорогъ, примыкаютъ подъ различными углами на правой сторонѣ 16, а на лѣвой 15 желѣзнодорожныхъ линій [1]).— Не менѣе тѣсная связь желѣзнодорожной сѣти съ рѣками обнаруживается въ Германіи. На западѣ Германіи, гдѣ мы видимъ наиболѣе плотную сѣть желѣзныхъ дорогъ, главнымъ основаніемъ послѣдней служитъ Рейнъ. Отъ самаго Боденскаго озера до устьевъ, по обѣимъ сторонамъ Рейна идутъ,

---

[1]) Опредѣлено по картѣ, приложенной къ Report on Railway Companies Amalgamation, 1872. App. S.

то расширяясь, то съуживаясь (какъ между Майнцемъ и Бонномъ), параллельныя желѣзныя дороги. Кромѣ того къ Рейну примыкаетъ въ разныхъ мѣстахъ его теченія множество крупныхъ и мелкихъ желѣзнодорожныхъ линій; на правой сторонѣ въ 28, и на лѣвой въ 24 пунктахъ Рейнъ связанъ съ сѣтью рельсовыхъ путей [2]). Долины притоковъ Рейна также прорѣзаны параллельными рѣкамъ дорогами. Такъ въ Мюльгаузенѣ отдѣляется дорога вдоль канала, соединяющаго Рейнъ съ Роной, въ Гейдельбергѣ линія вдоль Неккара, въ Майнцѣ вдоль Майна; точно также идутъ параллельныя дороги вдоль Лана, Мозеля, Зига и Рура. Подобнымъ же образомъ и другія нѣмецкія рѣки, Везеръ, Эльба и Одеръ, окружены параллельными желѣзными дорогами и въ множествѣ пунктовъ связаны съ сѣтью боковыми путями.

Въ нашемъ отечествѣ потребность соединенія рѣкъ съ желѣзными дорогами была едва ли не сильнѣе, нежели гдѣ-либо. Территорія Россіи щедро надѣлена естественными водными путями, которые растянулись почти сплошною и непрерывною сѣтью между морями, омывающими ея окраины. Въ остальной Европѣ только Дунай и Рейнъ могутъ выдержать нѣкоторое сравненіе съ громадными русскими рѣками, тогда какъ прочія походятъ скорѣе на второстепенные притоки и развѣтвленія нашихъ обширныхъ рѣчныхъ системъ. Понятно, поэтому, что не только до желѣзныхъ дорогъ, но и въ настоящее время значительная часть внутренняго торговаго движенія совершается по рѣкамъ. Такъ, въ 1874 году было отправлено по рѣчнымъ системамъ Европейской Россіи 410.$_2$ мил. пудовъ и принято 350.$_9$ мил. пудовъ товаровъ. На одной Волгѣ съ притоками общая масса нагруженныхъ товаровъ равнялась въ 1874 году 182.$_8$ мил. пудовъ, а выгруженныхъ 121.$_8$ мил. пудовъ [3]). Но хотя наши рѣки и успѣли привлечь къ себѣ торговое движеніе, онѣ, по своему географическому по-

[2]) См. карту, приложенную къ Statistishe Nachrichten v. d. preuss. Eisenbahnen. f. 1874.

[3]) Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія. Спб. 1877. Часть вторая. Табл. XII.

ложенію и свойствамъ, крайне нуждались въ вспомогательномъ содѣйствіи желѣзныхъ дорогъ. Важнѣйшая изъ нашихъ рѣчныхъ системъ, Волжская, имѣетъ свой исходъ въ морѣ, лишенномъ всякаго значенія для международной торговли; между тѣмъ мѣстности, дающія наибольшее количество грузовъ, лежатъ ближе къ устьямъ, нежели къ истокамъ Волги. Отсюда большей части волжскихъ грузовъ приходится подниматься вверхъ по рѣкѣ, а не спускаться внизъ, какъ это имѣетъ мѣсто на важнѣйшихъ европейскихъ рѣкахъ. Передвиженіе грузовъ вверхъ по рѣкѣ, каковы бы ни были способы транспорта, всегда стóитъ бóльшаго труда и издержекъ, нежели перевозка внизъ по теченію; но на нашей волжской системѣ эта трудность усиливается еще отдаленностью пути, вслѣдствіе крайне извилистаго теченія, и самымъ свойствомъ этого пути въ верхнихъ его частяхъ. Правда, у насъ существуютъ искусственныя водяныя сообщенія, связывающія Волгу съ Балтійскимъ моремъ; но всѣмъ извѣстно, въ какомъ состояніи онѣ находятся, какъ медленна и дорога перевозка по нимъ грузовъ. На другихъ главныхъ русскихъ рѣкахъ, каковы: Западная Двина, Днѣпръ и Днѣстръ, хотя большая часть грузовъ слѣдуетъ внизъ по теченію, но за то судоходству приходится преодолѣвать другія неудобства, — мелководье и пороги. Наконецъ, всѣ наши рѣки имѣютъ слишкомъ короткій періодъ навигаціи, сравнительно съ западно-европейскими [1]). Судоходство прекращается на цѣлые полгода въ такой именно моментъ, когда главная масса русскихъ произведеній,—продукты земледѣлія, едва начинаютъ поступать на рынки. Въ нашемъ климатѣ, гдѣ уборка полей едва оканчивается къ половинѣ августа, хлѣба новаго урожая не могутъ быть го-

[1]) Въ среднемъ выводѣ приходится дней, свободныхъ отъ льда: на Волгѣ, смотря по мѣстностямъ, отъ 206 до 263, на Днѣпрѣ отъ 238 до 277, на Западной Двинѣ отъ 228 до 240. Среднюю продолжительность судоходнаго періода для всей Россіи можно положить въ 239 дней, или около 8 мѣсяцевъ. (*Звѣринскій.* Матеріалы для статистики рѣчнаго судоходства. Статистическій Временникъ. II. Вып. 2. Спб. 1872, стр. XLIII и сл.). Между тѣмъ изъ рѣкъ Западной Европы Рейнъ бываетъ покрытъ льдомъ лишь 29, Везеръ 30, Эльба 62, Одеръ 70 дней. *Büchele.* Gewerbe und-Handelsgeographie. 1869. 1. 39.

товы для продажи ранѣе октября, а между тѣмъ въ началѣ ноября рѣки уже замерзаютъ. Потому, при исключительно водной перевозкѣ, земледѣльческія произведенія, предназначавшіяся для отдаленныхъ рынковъ, должны были дожидаться слѣдующей навигаціи.

Такимъ образомъ и коммерческое значеніе и самыя свойства нашихъ рѣкъ указывали на необходимость связать ихъ съ рельсовыми путями. Первый примѣръ соединенія рѣкъ подала старѣйшая изъ нашихъ крупныхъ дорогъ, Николаевская, примкнувъ въ Твери къ Волгѣ, а въ Вышнемъ Волочкѣ къ Вышневолоцкой системѣ. Московско-Нижегородская дорога въ другомъ пунктѣ соединилась съ Волгой; Риго-Динабургская и Динабурго-Витебская дороги прошли параллельно Западной Двинѣ; Волго-Донская прорѣзала небольшое пространство, раздѣляющее Волгу и Донъ. Такимъ образомъ уже старѣйшія наши линіи стремились примкнуть къ рѣкамъ, хотя, кромѣ Волго-Донской, эта задача и не ставилась при ихъ сооруженіи на первомъ планѣ. Впослѣдствіи у насъ возникъ рядъ дорогъ, которыя преимущественно были разсчитаны на рѣчные грузы. Таковы прежде всего нѣсколько линій, примыкающихъ къ Волгѣ, именно: Грязе-Царицынская, Тамбовско-Саратовская, Моршанско-Сызранская, второе отдѣленіе Шуйско-Ивановской (отъ Иванова до Кинешмы), Московско-Ярославская (отъ Сергіевскаго посада до Ярославля) и главнымъ образомъ Рыбинско-Бологовская. Цѣль соединенія Окскаго бассейна съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ преслѣдуетъ Ряжско-Моршанская линія. Соединеніе съ рѣками играетъ нѣкоторую роль и на другихъ дорогахъ, напримѣръ, Московско-Курской, Московско-Рязанской, Одесской, Лозово-Севастопольской, Харьково-Николаевской, но оно не было главнымъ поводомъ сооруженія этихъ линій.

Связь желѣзныхъ дорогъ съ рѣками можетъ проявляться въ двухъ видахъ: рельсовые пути примыкаютъ или къ *двумъ* рѣкамъ, соединяя такимъ образомъ два рѣчные бассейна, или же къ *одной* рѣкѣ, служа въ этомъ случаѣ какъ бы продолженіемъ воднаго пути внутрь страны или до моря.

Дороги, связывающія два рѣчныхъ бассейна и составля-

ющія сухопутный волокъ между ними,-если только онѣ короткаго протяженія,-всецѣло зависятъ отъ перевозки рѣчныхъ грузовъ. Примѣромъ такихъ дорогъ служитъ у насъ Волго-Донская линія. Мы видѣли, что эта дорога занимаетъ весьма видное мѣсто по плотности грузоваго движенія; но изъ 12,131 тыс. пуд. грузовъ, перевезенныхъ ею въ 1874 г., 11,992 тыс. пудовъ отправлено и получено крайними станціями, примыкающими къ Волгѣ и Дону; отправленіе же и полученіе собственнаго ея района составляетъ ничтожную цифру 139 тыс. пуд. Изъ приходящихся на этой дорогѣ на версту 166,181 пудовъ, рѣки, къ которымъ она примыкаетъ, дали 164,277 пуд., а собственный районъ всего 1,904 пуда. Въ какой зависимости находится Волго-Донская линія отъ рѣчныхъ грузовъ, видно изъ того, что она каждый годъ прекращаетъ движеніе на зимніе мѣсяцы.

Изъ дорогъ, которыя связываютъ одинъ рѣчной бассейнъ съ прилежащей территоріей, въ Россіи заслуживаютъ особаго вниманія линіи, примыкающія къ Волгѣ. Нѣкоторыя изъ этихъ линій почти исключительно держатся рѣчными грузами, другія получаютъ отъ нихъ важное подспорье. Чтобы опредѣлить значеніе Волги для соприкасающихся съ нею дорогъ, мы покажемъ за 1874 годъ количество грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ приволжскими ихъ станціями, вмѣстѣ съ процентнымъ отношеніемъ этого количества ко всей массѣ грузовъ [5]).

---

[5]) Матеріаломъ для приводимыхъ данныхъ послужили желѣзнодорожные отчеты за 1874 г. На всѣхъ перечисленныхъ дорогахъ въ пунктахъ соприкосновенія съ Волгой, находятся крупные города; таковы: Рыбинскъ, Ярославль, Нижній-Новгородъ, Саратовъ. Поэтому въ число грузовъ приволжскихъ станцій входитъ, конечно, болѣе или менѣе значительная доля такихъ товаровъ, которые отправляются и получаются не Волгой, а приволжскими городами. Но выдѣлить грузы этихъ городовъ на основаніи отчетовъ нѣтъ никакой возможности, и потому мы по необходимости сливаемъ ихъ съ Волжскими.

Названіе дорогъ.	Названіе приволжскихъ станцій этихъ дорогъ.	Отправлено приволжскими станціями. Въ тысячахъ пудовъ.	Отправлено приволжскими станціями. Въ процент. отношеніи ко всему количеству отправленныхъ грузовъ.	Получено приволжскими станціями. Въ тысячахъ пудовъ.	Получено приволжскими станціями. Въ процент. отношеніи ко всему количеству полученныхъ грузовъ.
Рыбинско-Бологовск .	Рыбинскъ . .	21,309	80.1%	3,316	49.1%
Московско-Нижегор. .	Нижн.-Новг .	16,494	31.6 »	5,331	11.8 »
Грязе-Царицынская. .	Царицынъ . .	8,849	39 »	1,715	28.9 »
Тамбовско Саратов. .	Саратовъ . .	5,047	20.1 »	5,250	39 »
Московско-Ярослав.. .	Ярославль . .	4,903	15 »	1,962	6.1 »
Шуйско-Иван. II отд.	Кинешма . .	3,644	73.1	418	8.9 »
Николаевская	Тверь	1,266[6]	2.5 »	—	—
Моршанско-Сызранск.	Сызрань . . .	127	8.5 »	63	13.8 »
Всѣ приволжскія станціи. . . .		61,639		18,055	

Приведенныя цифры показываютъ, что приволжскія станціи отправили на желѣзныя дороги 61.6 милл. пуд. и получили 18 милл. пудовъ. Такимъ образомъ около 80 милл. пуд. русскихъ желѣзнодорожныхъ грузовъ обязаны своимъ происхожденіемъ Волгѣ. Если мы примемъ въ соображеніе, что на семи примыкающихъ къ Волгѣ дорогахъ, за исключеніемъ Николаевской, все количество внутреннихъ грузовъ равнялось 178 милл. пуд. [7]), въ число которыхъ волжскіе грузы входятъ 79 милл. пудовъ, то значеніе приръчнаго положенія для всѣхъ этихъ дорогъ выступитъ само собою. Но нѣкоторыя изъ поименованныхъ дорогъ извлекаютъ особенно значительныя выгоды изъ соприкосновенія съ Волгой. Сюда принадлежатъ прежде всего Рыбинско-Бологовская дорога, на которой 80% изъ всего числа отправленныхъ собственныхъ грузовъ берутся съ Волги, и затѣмъ II отд. Шуйско-Ивановской, на которой грузы, взятые съ Волги, составляютъ 73%. По полученію грузовъ волжскія станціи не играютъ столь же вид-

[6]) Показанное число грузовъ получено Николаевскою дорогой отъ Волжско-Тверскаго пароходства.

[7]) См. таблицу въ главѣ V.

ной роли, какъ по отправленію; однако на Рыбинско-Бологовской и Тамбовско-Саратовской дорогахъ около половины всѣхъ прибывшихъ по нимъ товаровъ получено приволжскими станціями.

Изъ другихъ дорогъ, на которыхъ грузы приречныхъ станцій достигаютъ сколько-нибудь значительнаго размѣра, стоитъ отмѣтить слѣдующія [8].:

Названіе дорогъ.	Названіе прирѣчныхъ станцій.	Отправлено прирѣчными станціями. Въ тысячахъ пудовъ.	Отправлено прирѣчными станціями. Въ процент. отношеніи ко всему количеству отправленныхъ грузовъ.	Получено прирѣчными станціями. Въ тысячахъ пудовъ.	Получено прирѣчными станціями. Въ процент. отношеніи ко всему количеству полученныхъ грузовъ.
Харьково-Николаевск.	Кременчугъ	6,338	25.9%	1,500	6.6%
Одесская	Ольвіополь	2.776	10.1 »	812	2.8 »
	Бендеры	2,586		753	
Ряжско-Моршанская	Моршанскъ	4,637	53.5 »	925	56.2 »
Московско-Курская	Серпуховъ	4,229	9.9 »	—	—
Динабурго-Витебск.	Витебскъ	2,630	58.9 »	2,096	51.2 »
	Полоцкъ	1,433		1,489	
Московско-Рязанская	Коломна	2,473	12.3 »	1,690	3.9 »
Лозово-Севастопольск.	Екатериносл.	1,330	43.9 »	592	69.9 »
	Александров.	187		2,148	

[8]) Мы приводимъ только нѣкоторые важнѣйшіе пункты соприкосновенія желѣзныхъ дорогъ съ главными рѣками, избирая при этомъ такіе пункты, грузы которыхъ, по роду ихъ, или другимъ признакамъ, могли быть съ достаточной вѣроятностью отнесены къ разряду полученныхъ съ водныхъ путей. Кромѣ указываемыхъ нами, существуетъ, конечно, множество другихъ прирѣчныхъ пунктовъ; но опредѣлить роль послѣднихъ, на основаніи желѣзнодорожныхъ отчетовъ, было невозможно, такъ какъ въ показаніяхъ отчетовъ грузы, получаемые съ рѣкъ, смѣшаны съ товарами, отправляемыми самими прирѣчными станціями. Такъ, напримѣръ, Московско-Курская дорога, кромѣ Серпухова, получаетъ грузы съ Оки еще въ Мценскѣ и Орлѣ, но извѣстно, что эти станціи отправляютъ изъ мѣстнаго района несравненно большее количество грузовъ, чѣмъ сколько берутъ съ Оки. Потому зачисленіе всѣхъ

Изъ перечисленныхъ дорогъ рѣчные грузы входятъ значительной долей въ перевозку на трехъ линіяхъ: Ряжско-Моршанской, Динабургско-Витебской и Лозово-Севастопольской. На каждой изъ этихъ дорогъ болѣе половины всѣхъ отправляемыхъ и получаемыхъ ими грузовъ приходится на прирѣчныя станціи. Ряжско-Моршанская дорога работаетъ главнымъ образомъ для перевозки Цнинскихъ грузовъ; Динабурго-Витебская линія, примыкающая въ двухъ пунктахъ, Витебскѣ и Полоцкѣ, къ Западной Двинѣ, беретъ съ этихъ станцій 58.₉% отправляемыхъ грузовъ. Лозово-Севастопольская дорога, которая на разстояніи отъ Екатеринославля до Александрова идетъ по берегу Днѣпра, перевозитъ до 2 мил. пуд. рѣчныхъ грузовъ, поступающихъ на рельсовый путь въ Екатеринославлѣ, во избѣжаніе Днѣпровскихъ пороговъ, и затѣмъ снова выгружаемыхъ въ Александровѣ.

Относительное значеніе прирѣчныхъ пунктовъ для желѣзныхъ дорогъ зависитъ прежде всего отъ размѣровъ грузоваго движенія на рѣкахъ. Волга съ громаднымъ количествомъ перевозимыхъ по ней товаровъ, при равенствѣ прочихъ условій, конечно, способна снабдить примыкающіе къ ней рельсовые пути большею массой грузовъ, нежели какой-либо второстепенный притокъ ея. Но это условіе можетъ быть парализовано другимъ, болѣе важнымъ,—соперничествомъ самого воднаго пути. Рѣка, обладающая значительнымъ движеніемъ грузовъ, иногда удѣляетъ желѣзной дорогѣ лишь ничтожную его долю, потому что перевозка по водному пути представляется болѣе удобной и выгодной. Потому рѣшеніе вопроса о роли прирѣчныхъ пунктовъ сводится къ изученію условій соперничества рельсовыхъ путей съ водными.

Мы уже раньше указывали, что въ началѣ желѣзнодорожнаго періода повсюду существовало мнѣніе, что рельсовые пути не способны отвлечь перевозку отъ водныхъ, и потому могутъ являться лишь дополненіемъ послѣднихъ. Во Франціи цѣлое десятилѣтіе тянулись споры по этому предмету, при

грузовъ, отправленныхъ Орломъ и Мценскомъ въ разрядъ прирѣчныхъ, дало бы слишкомъ неправильное представленіе о предметѣ.

чемъ администрація путей сообщенія поддерживала мысль о неспособности желѣзныхъ дорогъ конкуррировать съ водными путями [9]). Въ нашемъ отечествѣ предъ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ, долженствовавшихъ соединить Волгу съ внутренностью страны и портами, также высказывались подобные взгляды. Когда проэктировалась, напримѣръ, Тамбовско-Саратовская линія, то было въ большомъ ходу мнѣніе, что эта дорога не въ состояніи будетъ притянуть съ Волги хлѣбныхъ грузовъ, безъ которыхъ въ нашей черноземной полосѣ рельсовымъ путямъ нечего перевозить [10]). Предъ самымъ открытіемъ Рыбинско-Бологовской дороги весьма компетентные люди полагали, что она можетъ разсчитывать лишь на ничтожную долю волжскихъ грузовъ. Такъ, г. Барковскій въ Трудахъ экспедиціи по изслѣдованію хлѣбной торговли и производительности въ Россіи, въ 1868 году, при обсужденіи роли Рыбинско-Бологовской дороги въ отношеніи перевозки грузовъ отъ Волги къ Петербургу, прямо заявлялъ, что «эта линія будетъ работать усиленно только весною въ теченіе какого-нибудь мѣсяца, случайно лѣтомъ и сомнительно зимою, по ненадежности запасовъ въ Рыбинскѣ». Г. Барковскій думалъ, что въ навигаціонное время рельсовый путь будетъ выгоденъ только для передвиженія съ Волги 5 мил. пуд. хлѣбнаго товара на ранніе сроки для Петербургской биржи, остальное же количество хлѣбовъ (особенно дешевыхъ ржаныхъ) выгоднѣе будетъ направлять воднымъ путемъ [11]).

Обращаясь для провѣрки приведенныхъ взглядовъ къ опыту, мы можемъ найдти для нихъ и подтвержденія и опроверженія. Есть случаи, въ которыхъ желѣзнымъ дорогамъ не удалось побѣдить соперничества рѣкъ; но во многихъ случаяхъ, даже можно сказать въ большинствѣ ихъ, рельсовые пути оттягиваютъ отъ водныхъ значительную и притомъ постепенно увеличивающуюся массу грузовъ. Вообще можно сказать, что желѣз-

9) *E. Teissereinc.* Art. Chemins de fer въ Dictionnaire du Commerce et de la Navigation, ed. Guillaumin et C⁰. 2 ed. 1863.

10) Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1875. № 5. стр. 41.

11) *Барковскій.* Пути и способы перевозки грузовъ съ низовыхъ пристаней рѣки Волги къ Петербургу. Спб. 1868, стр. 67—68.

ныя дороги не въ состояніи были уменьшить судоходства на обширныхъ, многоводныхъ и благопріятно расположенныхъ рѣкахъ; напротивъ, на большинствѣ рѣкъ средняго и малаго размѣра, въ особенности представляющихъ какія-либо препятствія для плаванія, онѣ или вовсе уничтожили, или сократили прежнее торговое движеніе. Въ этомъ отношеніи особенно интересныя данныя представляетъ Франція. Въ теченіе 25 лѣтъ съ 1847 по 1872 г. въ общемъ итогѣ движеніе товаровъ по каналамъ нѣсколько увеличилось, а перевозка по рѣкамъ сократилась почти вдвое. Въ 1847 г. было передвинуто на одинъ километръ по каналамъ 836 мил. тоннъ, и по рѣкамъ 975 мил. тоннъ, въ 1872 же году—по каналамъ 1,024 мил. тоннъ, а по рѣкамъ 540 мил. тоннъ [12]). Но, при общемъ уменьшеніи рѣчной перевозки, на важнѣйшихъ рѣкахъ, какова напримѣръ Сена съ притоками, въ пятнадцатилѣтіе съ 1857 по 1872 г. движеніе не только не упало, а даже нѣсколько возрасло (съ 5.₃ до 6 мил. тоннъ); напротивъ, на второстепенныхъ рѣкахъ, каковы Шельда и Аа съ притоками, замѣчается громадная убыль грузовъ (на первой съ 11 до 4.₂ мил. тоннъ, на второй съ 3 до 1 мил. тоннъ [13]).— Въ Германіи желѣзныя дороги—не подорвали судоходства по Рейну и Дунаю, но въ то же время въ сильной степени уменьшили движеніе грузовъ по Одеру, Неккару, Майну и другимъ болѣе мелкимъ рѣкамъ [14]).—Въ Англіи коммиссія 1872 г. пришла къ заключенію, что во многихъ случаяхъ каналы подавлены желѣзными дорогами посредствомъ низкихъ тарифовъ и слѣдующихъ затѣмъ соглашеній; но есть случаи, хотя и немногочисленные, въ которыхъ болѣе важные каналы и рѣки выдерживаютъ соперничество желѣзныхъ дорогъ. Такъ рѣ-

---

[12]) *M. Block.* Statistique de la France, II, 360.

[13]) Тамъ же II, 251.

[14]) *Haushofer.* Eisenbahn-geographie. 77—82. Движеніе грузовъ на Рейнѣ съ 110.₇ мил. центн. въ 1866 году дошло въ 1871 до 121 мил. центн. Впрочемъ, даже на Рейнѣ нѣкоторыя пристани, особенно Кёльнъ, Дюссельдорфъ и Кобленцъ, испытали, подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ, значительную убыль товарнаго движенія. *Kolb.* Handbuch der vergleich. Statistik. 7-te Aufl. 93.

ки Темза и Севернъ съ успѣхомъ борются съ желѣзными дорогами [15]). На важнѣйшемъ въ Англіи по количеству движенія Бирмингамскомъ каналѣ, имѣющемъ въ длину 169 миль, судоходство въ теченіе 20 лѣтъ, съ 1848 по 1868 г., увеличилось отъ $4._7$ до 7 милл. тоннъ; на каналѣ Aire and Calder (80 миль), за тотъ же періодъ, движеніе возрасло съ $1._3$ до $1._7$ мил. тоннъ [16]).

То же самое мы видимъ и въ нашемъ отечествѣ. Московско-Рязанская и Московско-Курская дороги почти уничтожили судоходство по Окѣ съ притоками; Риго-Динабургская и Динабурго-Витебская убили движеніе по Западной Двинѣ [17]). Но желѣзныя дороги до сихъ поръ не въ состояніи были отбить грузовъ у Волги. Обширность Волги, ея многоводность, малоцѣнность перевозимыхъ по ней продуктовъ, и затѣмъ существованіе главнаго спроса на волжскіе товары во время навигаціи,-даютъ возможность этой рѣкѣ соперничать съ многочисленными примкнувшими къ ней дорогами. Риго-Динабургская и Динабурго-Витебская дороги въ своихъ отчетахъ за послѣдніе годы вовсе не упоминаютъ о соперничествѣ воднаго пути, несмотря на то, что онѣ на всемъ протяженіи проходятъ параллельно Западной Двинѣ, по которой нѣкогда тянулись десятки милліоновъ пудовъ грузовъ; дороги Харьково-Николаевская и Одесская мало обращаютъ вниманія на конкурренцію Днѣпра: но за то у приволжскихъ дорогъ главная забота состоитъ въ борьбѣ за грузы съ водянымъ путемъ. Бросимъ же взглядъ на условія, ходъ и результаты этой борьбы.

Успѣшнѣе всего идетъ конкурренція съ Волгою на Рыбинско-Бологовской дорогѣ. Эта линія примыкаетъ къ водному пути въ такомъ пунктѣ Волги, гдѣ товары, приходящіе съ низовьевъ рѣки, должны перегружаться въ болѣе мелкія суда, для слѣдованія по искусственнымъ воднымъ системамъ. Извѣстно, въ какомъ неудовлетворительномъ состояніи нахо-

15) Report on Railway Companies Amalgamation. 1872. XXI.

16) Тамъ же. App. X. p. 991.

17) Факты приведены въ нашемъ сочиненіи „Желѣзнодорожное хозяйство“, стр. 273.

дятся въ настоящее время эти системы. Вышневолоцкій путь уже давно заброшенъ и служитъ только для мѣстнаго сообщенія; Тихвинская система, нѣкогда игравшая весьма значительную роль въ перевозкѣ болѣе цѣнныхъ грузовъ, постепенно падаетъ, вслѣдствіе обмеленія, которое вынуждаетъ съ каждымъ годомъ убавлять нагрузку судовъ [18]) и чрезъ то поднимаетъ фрахты. Остается Маріинская система, столь долго питавшая Петербургъ и Европу волжскимъ хлѣбомъ. Но и эта система съ каждымъ годомъ ухудшается. Въ 1868 году, по вычисленію г. Барковскаго, на доставку по ней грузовъ, отъ Рыбинска до Петербурга, требовалось отъ 37 до 77, въ среднемъ выводѣ около 55 дней [19]); въ послѣднее же время, вслѣдствіе мелководья и неустройства, сроки удлиннились еще болѣе [20]). Поэтому, въ томъ же году могутъ доходить по Маріинскому пути до Петербурга только грузы, попавшіе въ Рыбинскъ до августа; товары же, прибывшіе къ Рыбинску позднѣе августа, должны складываться на зимовку или въ самомъ Рыбинскѣ, или по рѣкамъ и каналамъ, гдѣ ихъ застигнетъ замерзаніе водъ [21]). Понятно, что при подобной медленности и трудности передвиженія, водная доставка не можетъ стоить дешево. По разсчетамъ г. Барковскаго, въ періодъ съ 1864 по 1867 годъ доставка грузовъ по Маріинской системѣ отъ Рыбинска до Петербурга колебалась отъ $9^1/_2$ до 15 коп. съ пуда и составляла въ среднемъ выводѣ 12 коп. [22]); по Тихвинской системѣ доставка въ 70-хъ годахъ стоила отъ 18 до 25 коп. [23]).—Таковы были условія водной перевозки,

---

18) Нѣкогда грузили въ особыя суда, ходящія по этой системѣ, такъ называемыя „тихвинки“, по 1,000 пудовъ, потомъ стали грузить по 500, по 300 и даже на нѣкоторыхъ перевалахъ по 100 пудовъ. См. „Нашъ Вѣкъ“ 1877 г. № 3, стат. Хлѣбная торговля на Волгѣ.

19) *Барковскій*. Пути и способы перевозки грузовъ, стр. 45.

20) Въ только-что указанной статьѣ („Нашъ Вѣкъ“ за 1877 г., № 3) сообщается, что грузы, отправляемые изъ Рыбинска чрезъ Маріинскую систему въ маѣ, не рѣдко приходили въ Петербургъ только въ іюнѣ слѣдующаго года.

21) Отч. Рыбинско-Бологовской дороги. 1870. I.

22) *Барковскій*. Пути и способы и т. д. 19.

23) Отч. Рыбинско-Бологовской дороги. 1870. I.

встрѣченныя Рыбинско-Бологовскою дорогой при ея открытіи. На сторонѣ желѣзной дороги оказалось важное преимущество, заключающееся въ сравнительной короткости пути: разстояніе отъ Рыбинска до Петербурга по желѣзной дорогѣ—575 верстъ, а по Маріинской системѣ—1,080 верстъ. Слѣдовательно, если бы даже доставка по желѣзной дорогѣ съ пудоверсты обходилась вдвое дороже, нежели по водѣ, первая все-таки была бы способна съ успѣхомъ бороться противъ воднаго пути; Рыбинско-Бологовской дорогѣ былъ прямой разсчетъ возить грузы по 12 коп. съ пуда до Петербурга, потому что при такой цѣнѣ она выручала болѣе $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты. При одинаковой стоимости перевозки желѣзная дорога обезпечивала отправителямъ бо́льшую быстроту и вѣрность доставки товаровъ. Одно затрудненіе долгое время представлялось Рыбинско-Бологовской дорогѣ: это ограниченность ея перевозочныхъ средствъ, и зависимость отъ Николаевской дороги, загроможденной грузами, идущими изъ-за Москвы; но подобныя препятствія не относятся, конечно, къ числу неустранимыхъ.—При столь благопріятныхъ условіяхъ соперничества, Рыбинско-Бологовская дорога съ каждымъ годомъ оттягиваетъ отъ воднаго пути все бо́льшую и бо́льшую часть грузовъ. Количество грузовъ, направлявшихся съ Волги по Маріинскому пути, опредѣлялось въ серединѣ 60-хъ годовъ цифрою около 40 мил. пудовъ, въ числѣ которыхъ 31 мил. приходилось на хлѣбные товары [24]; въ періодъ съ 1866 по 1871 г. оно возрасло до 63 мил. пуд. [25]). Какая доля изъ этой массы попадаетъ на рельсовый путь, мы можемъ въ точности опредѣлить по цифрѣ отправокъ Рыбинской станціи. Эти отправки составляли [26]):

въ 1870 году.	2.8	мил.	пуд.
» 1871 »	14.8	»	»
» 1872 »	14.2	»	»

---

24) *Барковскій.* Пути и способы и т. д. 54.

25) *Барковскій.* Торговое движеніе по Волжско-Маріинскому пути. Спб. 1874. Прил. табл. № 6, стр. 133.

26) Отч. Рыбинско-Бологовской дороги за 1870—1875 г.

въ 1873 году.	$18._8$	мил.	пуд.
» 1874 »	$21._3$	»	»
» 1875 »	$27._3$	»	»
» 1876 »	36	»	» [27]).

Такимъ образомъ въ короткій періодъ времени Рыбинской дорогѣ удалось отвлечь отъ Маріинскаго пути болѣе половины грузовъ. Чтобы добиться этой цѣли, дорогѣ пришлось только съ первыхъ же годовъ установить низкіе тарифы на хлѣбные грузы, идущіе отъ Рыбинска; съ самаго 1871 года и по настоящее время она перевозитъ главную массу своихъ грузовъ по $^1/_{50}$ коп. съ пудоверсты. Вопреки прежнимъ ожиданіямъ, Рыбинско-Бологовская дорога усиленно работаетъ въ теченіе всей навигаціи, а не однихъ только весеннихъ мѣсяцевъ. Такъ, въ 1875 году Рыбинско-Бологовскою дорогой было отправлено изъ числа перевезенныхъ товаровъ: въ маѣ $17._9$%, въ іюнѣ—$22._8$%, въ іюлѣ—$22._8$%, въ августѣ — $11._2$%, въ сентябрѣ — 13%, въ октябрѣ — $5._8$%; на остальное не навигаціонное полугодіе приходилось всего $11._1$% [28]). На основаніи приведенныхъ данныхъ нужно полагать, что, если не произойдетъ капитальнаго исправленія Маріинской системы, а Рыбинско-Бологовская дорога съ своей стороны увеличитъ перевозочныя средства, то на нее перейдутъ почти всѣ Маріинскіе грузы, назначаемые въ Петербургъ.

Въ другомъ видѣ представляются условія конкурренціи съ водою для желѣдныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Волгѣ ниже Рыбинска. Отъ Рыбинска Волга, за исключеніемъ немногочисленныхъ перекатовъ, вполнѣ удобна для плаванія; громадное развитіе пароходства [29]) уже давно сократило сро-

[27]) Въ 1876 г. одинъ Рыбинскъ отправилъ на Николаевскую дорогу 36 мил. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ; всего же Николаевская дорога приняла въ томъ году съ Рыбинско-Бологовской 40 мил. пудовъ. См. Стат. свѣд. о движеніи товаровъ по Николаевской желѣзной дорогѣ въ 1876 г., стр. 179. Въ 1877 году количество грузовъ, поступившихъ съ Волги на Рыбинско-Бологовскую дорогу было такъ велико, что оно вызвало небывалое прежде загроможденіе Николаевской дороги.

[28]) Отч. Рыбинско-Бологовской жел. дороги за 1875 г. 14.

[29]) Въ 1872 году на Волгѣ считалось до 450 пароходовъ и паровыхъ

ки доставки и понизило фрахты. При преобладающемъ въ настоящее время пароходно-буксирномъ способѣ перевозки, баржи, нагруженныя товарами, проходятъ вверхъ по Волгѣ, смотря по состоянію фарватера и по времени года, отъ 50 до 100 верстъ въ сутки, такъ что на среднее тысяче-верстное разстояніе отъ низовыхъ пристаней до Рыбинска требуется отъ 10 до 20 сутокъ, или круглымъ числомъ около 2 недѣль [30]). Средняя стоимость доставки пуда груза буксирными пароходами, на разстояніи между Самарой и Рыбинскомъ, обходилась въ періодъ съ 1866 по 1869 г., смотря по времени года, отъ 8 до 17 коп., составляя въ среднемъ выводѣ около 11 коп. [31]), а въ 1871 и 1872 г. спустилась даже до 6 коп. [32]). Казалось бы, что при такихъ условіяхъ желѣзнымъ дорогамъ нечего и думать о конкурренціи съ водою; но постепенное пониженіе пароходныхъ фрахтовъ и вызванный имъ кризисъ волжскаго пароходства [33]) указываютъ, что рельсовые пути все-таки успѣваютъ отвлечь часть грузовъ отъ воднаго.

Дороги, выходящія къ Волгѣ между Рыбинскомъ и Нижнимъ Новгородомъ, Московско-Ярославская и Иваново-Кинешемская (II отдѣленіе Шуйско-Ивановской), имѣютъ вообще всего меньше шансовъ на соперничество съ воднымъ пу-

---

кабестановъ, изъ которыхъ 350 были предназначены исключительно для передвиженія товаровъ. Какъ быстро развивалось пароходство по Волгѣ видно изъ того, что въ 1856 г. было только 25 буксирныхъ пароходовъ, а затѣмъ въ одинъ четырехлѣтній періодъ съ 1866 по 1870 г. было выстроено для Волги болѣе 100 пароходовъ. *Барковскій.* Торговое движеніе по Волжско-Маріинскому пути. 25.

30) Тамъ же, 11.

31) Тамъ же, 18.

32) Тамъ же, 23.

33) 1869 годъ былъ послѣднимъ выгоднымъ годомъ для Волжскаго пароходства. Въ навигацію 1870 г. цѣны отъ Самары до Рыбинска упали съ 16 до 7 коп. съ пуда, въ 1871 г. остались безъ перемѣны, а въ 1872 г. спустились еще ниже. Г. Рагозинъ въ статьѣ объ этомъ предметѣ, приводимой въ трудѣ г. Барковскаго, объясняетъ кризисъ между прочимъ тѣмъ, что желѣзныя дороги, вышедшія къ Волгѣ, потянули доставку грузовъ къ себѣ, въ ущербъ Волжскому пароходству. *Барковскій.* Торговое движеніе по Волжско-Маріинскому пути 27.

темъ, ибо онѣ примыкаютъ къ Волгѣ на извѣстномъ ея изгибѣ, вслѣдствіе чего рельсовый путь къ портамъ выходитъ удлинненнымъ и искривленнымъ; притомъ обѣ эти линіи соприкасаются съ Волгой слишкомъ близко отъ Рыбинска, откуда начинается прямой путь къ Петербургу. Поэтому Ярославская и Кинешемская дороги доставляютъ нѣкоторую долю волжскихъ грузовъ для мѣстныхъ потребностей (Ярославская въ 1874 году $4._9$ мил. пуд., Кинешемская $3._6$ мил. пуд.), но не играютъ никакой почти роли въ перевозкѣ главныхъ волжскихъ грузовъ къ Петербургу. — Московско-Нижегородская дорога владѣетъ уже бо̀льшими задатками для конкурренціи съ Волгой, такъ какъ разстояніе отъ Нижняго по рельсовому пути до Петербурга равняется 1,014 верстамъ, а водою, чрезъ Маріинскую систему, 1,533 верстамъ. Но Московско-Нижегородская дорога, достаточно обезпеченная цѣнными грузами, благодаря промышленному характеру ея района и торговому значенію Нижегородской ярмарки, до сихъ поръ обращала мало вниманія на привлеченіе грузовъ съ Волги. Еще въ 1876 году она брала съ хлѣбныхъ грузовъ за перевозку отъ Нижняго до Петербурга $20^1/_2$ коп. и кромѣ того $^3/_4$ коп. съ пуда за нагрузку и выгрузку, между тѣмъ какъ доставка хлѣба изъ Нижняго по Волгѣ и затѣмъ по Рыбинско-Бологовской дорогѣ обходилась всего въ $15^1/_2$ коп. съ пуда [34]). Понятно, поэтому, что количество волжскихъ грузовъ на Нижегородской дорогѣ было не велико. Нижній-Новгородъ отправилъ хлѣбовъ въ 1871 г. $4._3$ мил. пуд., въ 1872 г. $4._4$ мил. пуд., въ 1874 г. $5._1$ мил. пуд., въ 1876 г. $6._5$ мил. пуд.; притомъ же хлѣбные грузы состояли изъ болѣе цѣнныхъ ихъ видовъ,—муки и пшеницы. Но въ 1877 г. волжскіе хлѣбные торговцы обращались въ управленіе дороги съ ходатайствомъ, въ которомъ гарантировали отправку изъ Нижняго, по крайней мѣрѣ, 15 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, если только тарифъ на нихъ будетъ пониженъ для высшихъ сортовъ до 18 коп., а для низшихъ до 17 коп. за все разстояніе до Петербурга. Такъ какъ пониженіе тарифа до подобнаго размѣра

---

[34]) Нашъ Вѣкъ, 1877 г. № 3.

(равняющагося $^1/_{58}$ коп. съ пудо-версты) не представляется убыточнымъ для дороги [35]) и уже практикуется на другихъ линіяхъ, то нужно думать, что Московско-Нижегородской дорогѣ со временемъ удастся значительно увеличить количество грузовъ, принимаемыхъ съ Волги.

Положеніе Моршанско-Сызранской дороги въ отношеніи ея соперничества съ Волгой еще невыяснилось, вслѣдствіе ея недавняго открытія. Однако, сколько можно судить по результатамъ 1875 года, Моршанско-Сызранская дорога уже отвлекла отъ воднаго пути тѣ грузы, которые ранѣе поступали на него съ района, нынѣ прорѣзываемаго дорогой, хотя товары, перевозимые по Волгѣ изъ низовыхъ пристаней еще не пріурочились къ новому пути. Въ 1875 году станція Сызрань отправила по желѣзной дорогѣ всего $1._2$ мил. пуд. грузовъ, въ числѣ которыхъ по преимуществу были соль, шерсть, хлопокъ и болѣе цѣнные хлѣба, пшеница и пшеничная мука. Но въ тоже время весь хлѣбъ. отправленный Моршанско-Сызранскою дорогой въ количествѣ до 6 мил. пуд., поступилъ не на Волгу, а направился по рельсовому пути къ Петербургу и Балтійскому порту: станція Сызрань получила съ желѣзной дороги всѣхъ грузовъ $0._6$ мил. пуд. [36]). Въ послѣдніе годы Моршанско-Сызранская дорога, въ соединеніи съ другими линіями II группы, производитъ постоянное пониженіе тарифовъ на главные волжскіе грузы, разсчитывая, конечно, этимъ привлечь ихъ къ себѣ. Въ теченіе 1876 года за перевозку хлѣбныхъ грузовъ до Петербурга на разстояніи 1,520 верстъ бралось по $30._4$ коп. съ пуда, а по недавно опубликованному тарифу на 1878 годъ перевозка пуда отъ Сызрани до Петербурга будетъ стоить уже только 25 коп. съ пуда [37]). Если принять во вниманіе. что доставка товаровъ отъ Сызрани

35) Совѣтъ Главнаго Общества русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ отвѣтъ на изложенное выше ходатайство волжскихъ хлѣбо-торговцевъ, заявилъ, что эксплуатаціонные расходы по перевозкѣ грузовъ отъ Нижняго до Петербурга составляютъ $^1/_{88}$ коп. съ версты. См. Нашъ Вѣкъ 1877 г., № 10.

36) Отъ Моршанско-Сызранс. дор. за 1874—1875 г. Вѣдомость № 35.

37) Перечень спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія между желѣзными дорогами II группы. Москва 1877. табл. № 5.

въ Петербургъ по водѣ, тянется не менѣе $2^1/_2$ мѣсяцевъ, то нужно думать, что Моршанско-Сызранская дорога, вѣроятно, добьется своей цѣли.

Менѣе удачно шла до сихъ поръ конкурренція съ Волгою на Тамбовско-Саратовской дорогѣ, хотя эта дорога имѣетъ, повидимому, не мало благопріятныхъ для того шансовъ. Разстояніе отъ Саратова до Петербурга по желѣзной дорогѣ составляетъ всего 1,432 версты, т.-е. на 88 верстъ короче, нежели отъ Сызрани, а между тѣмъ водный путь на цѣлыя 445 верстъ длиннѣе (отъ Саратова до Петербурга считается 2825 верстъ). — Въ 1873 и 1874 годахъ станція Саратовъ отправила всего по 5 мил. пуд. грузовъ [38]); но въ тоже время и полученіе Саратова имѣетъ тотъ же размѣръ (въ 1874 г. около 5 мил. пуд.). Изъ хлѣбныхъ грузовъ, которые одинаково удобно могутъ перевозиться и по водѣ, и по рельсовымъ путямъ, значительная часть подвозится по желѣзной дорогѣ къ Волгѣ, слѣдовательно отвлекается воднымъ путемъ. Въ 1873 году было перевезено по направленію къ Саратову $7._3$ мил. пуд., въ 1874 г. $4._3$ мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ [39]). Однако уже изъ этихъ цифръ видно, что тяготѣніе къ Волгѣ нѣсколько уменьшается. Если принять во вниманіе, что параллельно съ уменьшеніемъ грузовъ, направляющихся къ Саратову, возрастаетъ количество ихъ, направляющееся къ Тамбову (въ 1872 г. оно равнялось $6._8$ мил. пудовъ, въ 1873 г.—$11._6$, въ 1874 г.—$14._8$ мил. пуд.), то мы должны придти къ заключенію, что Тамбовско-Саратовская дорога имѣетъ уже нѣкоторый успѣхъ въ борьбѣ съ воднымъ путемъ; въ 1876 г. Саратовъ уже отправилъ въ Петербургъ и къ Балтійскому порту около 1 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ [40]). Этотъ успѣхъ долженъ, конечно, еще болѣе упрочиться, вслѣдствіе введенія въ 1878 крайне низкаго тарифа на хлѣбные грузы, въ $26._5$ коп. съ пуда за все разстояніе отъ Саратова до Петербурга [41]).

---

[38]) Отч. Тамб.-Сарат. дороги за 1874 г., стр. 10.

[39]) Тамъ же стр. 7

[40]) Перечень тарифовъ таб. № 27.

[41]) Стат. свѣд. о движеніи товаровъ по Николаевс. дор. въ 1876 г. Изд. Главн. Общ. рос. жел. Спб. 1878 г. стр. 404.

Что касается, наконецъ, до Грязе-Царицынской дороги, примыкающей почти къ самымъ устьямъ Волги, то здѣсь конкурренція съ рѣкою опять рѣшительно склоняется въ пользу рельсоваго пути. По исчисленію г. Барковскаго, все количество грузовъ, передвигавшееся въ періодъ 1866—1871 г. на пространствѣ между Астраханью и Царицынымъ вверхъ по Волгѣ, равнялось въ среднемъ выводѣ 13,500 тыс. пуд. въ годъ. Оказывается, что значительнѣйшая доля этихъ грузовъ, въ числѣ которыхъ первое мѣсто занимаютъ соль и рыба, уже притянута къ желѣзной дорогѣ. Царицынъ отправилъ въ 1871 году $2._5$ мил. пуд., въ 1872 г.—$4._9$, въ 1873 г.—$7._6$, въ 1874 г.—$8._8$ мил. пудовъ [42]). Это возрастаніе относится почти исключительно къ соли и рыбнымъ грузамъ. Что же касается хлѣбовъ, то Царицынъ вовсе не отправляетъ ихъ, а напротивъ самъ получилъ въ 1874 г. $1._2$ мил. пудовъ [43]). Хлѣбные грузы притягиваются къ Волгѣ съ примыкающей къ ней половины Грязе-Царицынской дороги, но за то съ другой, болѣе отдаленной отъ Волги, половины дороги поступаютъ на рельсовые пути для перевозки къ Ригѣ и Петербургу.

Не оставляя вопроса о конкурренціи рельсовыхъ путей съ рѣчными, скажемъ нѣсколько словъ о Ряжско-Моршанской дорогѣ. Этой дорогѣ приходится соперничать съ Цною и Окою. Моршанскъ издавна являлся центромъ плодороднаго верхне-цнинскаго хлѣбнаго района и до желѣзныхъ дорогъ стягивалъ къ себѣ около 12 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, которые потомъ по Цнѣ отправлялись на Оку и Волгу [44]). Съ самаго проведенія Ряжско-Моршанской дороги количество грузовъ, отправляемыхъ водою, стало убывать, но тѣмъ не менѣе водная отправка держится до сихъ поръ. Моршанскъ отправилъ [45]):

42) Отч. Грязе-Царицынской дороги 1871—1874 г.
43) То же за 1874 г. Прил. № 12.
44) Отч. Ряжско-Моршанской дороги за 1868 г. 6.
45) То же за 1868—74 г.

	По водѣ.	По желѣзной дорогѣ.
	Милліоновъ пудовъ.	
въ 1868 г. . . .	6.7	6.5
» 1870 г. . . .	4.4	4.1
» 1872 г. . . .	3.7	4.2
» 1874 г. . . .	3.5	5.7

Поэтому Ряжско-Моршанской дорогѣ приходится выдерживать сильное соперничество со стороны воднаго пути. Долгое время это соперничество затруднялось высокими тарифами подмосковныхъ и замосковныхъ дорогъ [46]), но съ 1874 г. дороги II группы по общему соглашенію сильно понизили тарифы на Моршанскіе грузы.

До сихъ поръ мы говорили о конкурренціи приречныхъ дорогъ съ водными путями; но линіямъ этой категоріи приходится еще вести борьбу изъ-за рѣчныхъ грузовъ между собою. Условія этой борьбы удобнѣе всего прослѣдить опять въ приволжскихъ дорогахъ. Конечно, между линіями, слишкомъ отдаленными, каковы, напримѣръ, Рыбинско-Бологовская или Грязе-Царицынская, не можетъ быть соперничества, но между близко расположенными дорогами можетъ возникнуть сильная борьба. Такъ продолженіе Московско-Сергіевской дороги до Ярославля оттянуло въ 1870 г. нѣкоторую часть грузовъ отъ Московско-Нижегородской [47]). Открытіе Рыбинско-Бологовской и другихъ приволжскихъ дорогъ заставило Московско-Нижегородскую въ 1871 г. понизить тарифъ на время навигаціи [48]). Рыбинско-Бологовская дорога, которая, какъ мы видѣли, притягиваетъ теперь самое значительное количество волжскихъ грузовъ, можетъ встрѣтить себѣ сильную соперницу въ Московско-Нижегородской дорогѣ, какъ скоро послѣдняя произведетъ соотвѣтствующее пониженіе тарифовъ: отправка товаровъ отъ Нижняго прямо по желѣзной дорогѣ ускоряетъ на 10 дней путь ихъ до

46) Тоже за 1870 г. 4.

47) Отч. Московско-Нижегородской дороги за 1870 г., стр. 40 и 113.

48) Отч. Главнаго Общества Россійскихъ желѣз. дор. 1871 г., рѣчь предсѣдателя. II.

Петербурга, сравнительно съ перевозкой черезъ Рыбинскъ, и кромѣ того избавляетъ отправителей отъ риска стоянки и неудобства нагрузки товаровъ въ Рыбинскѣ, гдѣ нерѣдко скопляются десятки милліоновъ пудовъ грузовъ [49]). На нижнемъ теченіи Волги соперничаютъ между собою Моршанско-Сызранская, Тамбовско-Саратовская и Грязе-Царицынская дороги. Такъ Моршанско-Сызранская конкуррируетъ съ Тамбовско-Саратовскою дорогой въ привлеченіи рыбныхъ грузовъ съ Урала [50]). Въ 1871 г. болѣе раннее открытіе Саратовской дороги отвлекло отъ Царицынской часть астраханскихъ грузовъ [51]) и заставило послѣднюю понизить тарифы. Въ 1871 и 1872 годахъ задержка движенія на Орловско-Грязской дорогѣ была снова причиной того, что значительное количество царицынскихъ грузовъ ушло по водѣ къ Саратову [52]). Въ послѣдующіе затѣмъ годы борьба этихъ дорогъ выражалась въ пониженіи тарифовъ [53]).—Такъ какъ для близко расположенныхъ одна отъ другой приръчныхъ дорогъ условія конкурренціи почти равны, и потому борьба можетъ истощить силы соперниковъ, то между подобными дорогами встрѣчаются примѣры соглашеній объ общихъ тарифахъ, которые ограждали бы ихъ отъ общаго конкуррента — воднаго пути. Такъ Московско-Нижегородская дорога въ 1872 году вошла въ сдѣлку съ Ярославской о равномѣрномъ въ случаѣ надобности пониженіи тарифовъ съ общаго согласія [54]). Устройство съѣздовъ по группамъ желѣзныхъ дорогъ дало новые способы устранять конкурренцію посредствомъ періодическихъ соглашеній заинтересованныхъ дорогъ. Такъ на нижневолжскихъ дорогахъ установлены на 1878 годъ однообразные тарифы, при которыхъ становится невозможнымъ соперничество отдѣльныхъ линій за волжскіе грузы. Напримѣръ соль, отправ-

49) Хлѣбная торговля на Волгѣ. „Нашъ Вѣкъ" 1877. № 3.

50) Отч. Грязе-Царицынской дороги за 1871 г. 14.

51) Тамъ же, 1873. III

52) Отч. Грязе-Царицынской дороги. 1874 г. III.

53) Отч. Тамбовско-Саратовской дороги за 1874 г. 10.

54) Отч. Главнаго Общества Рос. жел. дор. за 1872 г. Рѣчь предсѣдателя. IV.

ляемая съ Моршанско-Сызранской, Тамбовско-Саратовской и Грязе-Царицынской дорогъ, одинаково платитъ $^1/_{60}$ коп. съ пудоверсты. Съ хлѣба въ зернѣ берется до Петербурга: отъ Сызрани 25.$_{33}$ коп. и отъ Саратова 26.$_{54}$ к.; до Ревеля и Балтійскаго порта: отъ Сызрани 30.$_{23}$ коп. и отъ Саратова 30.$_{27}$ к. [55]).

Мы видѣли, что борьба приръчныхъ дорогъ, какъ между собою, такъ въ особенности съ водными путями, ведется чрезъ пониженіе тарифовъ. Желѣзныя дороги не останавливаются ни предъ какими скидками, въ видахъ привлеченія грузовъ съ приръчныхъ станцій, наводя затѣмъ свои недоборы увеличеннымъ тарифомъ съ такихъ пунктовъ и товаровъ, относительно которыхъ не представляется никакого соперничества. Только-что приведенные тарифы на хлѣбъ отъ Сызрани и Саратова до Петербурга и Ревеля равняются $^1/_{60}$ коп. съ пудоверсты. Но та же самая II группа желѣзныхъ дорогъ, которая до такой степени понизила тарифы для приволжскихъ станцій, беретъ несравненно больше за провозъ съ такихъ пунктовъ, гдѣ желѣзныя дороги могутъ считать себя свободными отъ конкурренціи съ Волгой. Такъ при перевозкѣ зерноваго хлѣба въ Петербургъ въ 1878 г. берется: отъ Сызрани, за разстояніе въ 1,520 верстъ,—25.$_{27}$ коп., а съ ближайшей къ Моршанску станціи той же дороги, Фитингофъ, находящейся на 457 верстъ ближе къ Петербургу,—29.$_4$ коп. съ пуда. При отправкахъ хлѣба до Ревеля отъ Саратова за 1,726 верстъ платится 30.$_{27}$ коп., а отъ Тамбова за 1,367 верстъ—31.$_{18}$ коп. [56]). За крупу и масличныя сѣмена до Балтійскаго порта отъ Сызрани за 1,814 верстъ берется 30.$_{23}$ коп., а отъ Козлова за 1,293 версты—31.$_{17}$ коп. съ пуда [57]).—Хотя такимъ образомъ приръчныя дороги стараются наверстать свои потери чрезъ возвышеніе провозной платы съ пунктовъ, не испытывающихъ конкурренціи, но тѣмъ не менѣе средняя выручка съ пудоверсты остается на этихъ дорогахъ очень низкою по сравненію не только съ линіями,

---

55) Перечень спеціальн. тарифовъ на 1878 г. Табл. 5, 7, 27, 29.

56) Тамъ же.

57) Тамъ же, табл. № 7 и 21.

работающими преимущественно для мѣстнаго сообщенія, но даже съ дорогами транзитными и примыкающими къ портамъ. Такъ въ 1874 году на Рыбинско-Бологовской дорогѣ, на которой, какъ мы видѣли, прирѣчные грузы играютъ особенно видную роль, средній доходъ съ пудоверсты былъ ниже, чѣмъ на всѣхъ безъ исключенія русскихъ дорогахъ,—именно равнялся $0,_{022}$ коп.; Грязе-Царицынская дорога выручила въ томъ же году $0,_{026}$ коп., Тамбовско-Саратовская—$0,_{028}$ коп. съ пудоверсты. Изъ этихъ примѣровъ видно, что успѣхъ въ конкурренціи съ водными путями не дешево достается желѣзнымъ дорогамъ.

ГЛАВА VIII.

ГРУЗЫ МѢСТНЫХЪ РАЙОНОВЪ.

Значеніе мѣстныхъ грузовъ въ товарной перевозкѣ: большая прочность и доходность мѣстнаго движенія, сравнительно съ транзитнымъ и пограничнымъ; зависимость транзитныхъ грузовъ отъ мѣстныхъ. — Количество отправленныхъ и полученныхъ мѣстныхъ грузовъ на русскихъ дорогахъ.—Условія, опредѣляющія размѣры мѣстнаго движенія. *А. Величина района дороги.* Причины, дѣйствующія на эту величину: а) отношеніе издержекъ нагрузки и выгрузки къ издержкамъ провоза по желѣзной дорогѣ; зависимость его отъ длины пробѣга и отъ рода грузовъ; б) отношеніе издержекъ перевозки къ цѣнамъ товаровъ; в) высота провозной платы по желѣзной дорогѣ; г) стоимость гужеваго провоза; д) взаимное отношеніе цѣнъ желѣзнодорожной и гужевой перевозки; уголъ выгоднѣйшаго подъѣзда къ желѣзной дорогѣ *Б. Свойства района. I. Густота населенія;* двойное ея вліяніе на количество мѣстныхъ грузовъ; примѣры этого вліянія на дорогахъ Пруссіи и Россіи. *II. Существованіе крупныхъ городовъ въ районѣ дороги.* Размѣры товарнаго движенія въ большихъ городахъ; преобладаніе въ немъ полученій надъ отправками грузовъ; сравнительно малыя колебанія въ привозѣ грузовъ къ городамъ. Отраженіе указанныхъ чертъ на товарной перевозкѣ подгородныхъ дорогъ.

Въ двухъ предшествующихъ главахъ мы разсмотрѣли ту долю внутреннихъ товарныхъ грузовъ, которая вызывается къ перевозкѣ потребностями портовъ, пограничныхъ и прирѣчныхъ пунктовъ, и опредѣлили положеніе разсчитанныхъ на нее желѣзныхъ дорогъ. Мы видѣли, что грузы этой категоріи, подобно транзитнымъ, не находятся въ связи съ производствомъ и потребленіемъ въ районѣ перевозящихъ ихъ линій, а зависятъ отъ совершенно посторонниихъ условій. Вы-

дѣленіе пограничныхъ и прирѣчныхъ грузовъ изъ общей массы желѣзнодорожной перевозки разчистило почву для изученія мѣстнаго товарнаго движенія. Дѣйствительно, часть грузовъ, остающаяся за вычетомъ транзитныхъ, пограничныхъ и прирѣчныхъ, прямо представляетъ собою производительные избытки или потребительные запасы собственнаго района каждой данной желѣзнодорожной линіи, и потому анализъ этой части грузовъ въ состояніи раскрыть предъ нами экономическія причины, отъ которыхъ зависитъ бóльшій или меньшій размѣръ мѣстной товарной перевозки на отдѣльныхъ дорогахъ.

Едва ли нужно доказывать, что изслѣдованіе условій мѣстнаго товарнаго движенія составляетъ одну изъ важнѣйшихъ задачъ желѣзнодорожной экономіи. Мѣстные грузы суть неотъемлемое достояніе перевозящихъ ихъ дорогъ. Грузы транзитные, портовые, прирѣчные, какъ ни много они способствуютъ доходности нѣкоторыхъ линій, представляютъ въ сущности непрочную и невѣрную статью перевозки. Перемѣна въ направленіи международной торговли, возвышеніе или упадокъ отдѣльныхъ портовъ, усовершенствованіе способовъ водной перевозки, развитіе внутренняго производства товаровъ, прежде ввозившихся изъ-за границы, и даже просто тарифная политика сосѣднихъ дорогъ,—все это можетъ быстро отклонить транзитные, пограничные и прирѣчные грузы отъ установившихся путей и лишить питавшуюся ими желѣзную дорогу прежняго движенія и доходовъ. Въ иномъ отношеніи къ желѣзной дорогѣ стоятъ грузы мѣстнаго ея района: они на всегда пріурочены къ данной желѣзной дорогѣ; они или вовсе не будутъ перевозиться по рельсовымъ путямъ, а если будутъ, то не могутъ миновать извѣстной, ближайшей къ нимъ, линіи. Конкурренція другихъ путей, водныхъ и рельсовыхъ, по отношенію къ мѣстнымъ грузамъ составляетъ явленіе случайное и исключительное, и притомъ обыкновенно выражается не въ отвлеченіи грузовъ, а лишь въ перемѣнѣ ихъ направленія и длины пробѣга [1]).— Владѣя по отношенію къ внут-

[1]) Такъ, напримѣръ, за мѣстные грузы Орловско-Витебской дороги борются между собою линіи, ведущія къ Петербургу, Ригѣ и Кенигсбер-

ренним грузамъ полною монополіей перевозки, желѣзныя дороги имѣютъ неограниченную возможность облагать ихъ какою-угодно провозною платою. Стоитъ бросить взглядъ на различіе мѣстныхъ тарифовъ съ такъ называемыми тарифами прямаго сообщенія и транзитными, чтобы судить, какъ широко иногда желѣзныя дороги эксплуатируютъ эту возможность: мѣстные тарифы на тѣ же роды грузовъ нерѣдко въ полтора, два и болѣе разъ превышаютъ прямые и транзитные [2]. Такимъ образомъ мѣстные грузы представляютъ не только болѣе прочную, но и болѣе доходную статью перевозки.

Кромѣ приведенныхъ соображеній, необходимость изслѣдованія мѣстныхъ грузовъ вызывается еще тѣмъ, что оно можетъ пролить новый свѣтъ на условія самаго транзитнаго и пограничнаго движенія. Размѣръ транзитной перевозки на данной линіи прямо зависитъ отъ степени обилія мѣстными грузами дорогъ, лежащихъ позади ея, и, слѣдовательно, въ кон-

---

гу. Въ случаѣ перевѣса тяготѣнія къ Петербургу, главная масса мѣстныхъ грузовъ Орловско-Витебской дороги направится къ Орлу, а при перевѣсѣ Риги или Кенигсберга будетъ перевозиться въ противоположномъ направленіи къ Витебску. Пока мѣстные грузы притягиваетъ къ себѣ Рига, они будутъ проходить по Орловско-Витебской линіи до конечнаго ея пункта, Витебска, но стоитъ усилиться Кенигсбергскому тяготѣнію, и тѣ же грузы будутъ перевозиться по Орловско-Витебской дорогѣ только до Смоленска. Но каковы бы ни были подобныя колебанія въ направленіи и длинѣ пробѣга, мѣстные грузы района Орловско-Витебской дороги, неизбѣжно должны пройдти по ней бо́льшее или меньшее разстояніе и не могутъ избрать другаго пути.

[2] Вотъ на выдержку одинъ примѣръ изъ числа многихъ. На Рязанско-Козловской дорогѣ хлѣбъ, поступающій съ мѣстныхъ ея станцій и отправляемый къ Москвѣ и Петербургу, перевозился въ 1872 и 1873 г. по тарифу $^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты; тогда какъ въ тоже самое время хлѣбъ, отправлявшійся изъ Саратова въ Петербургъ или изъ Грязей въ Ревель и проходящій по той же дорогѣ транзитомъ, перевозился по 12 коп. съ вагона и версты, т.-е. по $^1/_{53}$ коп. съ пудоверсты, или въ $2^1/_2$ раза дешевле. (Сводный тарифъ по желѣзнымъ дорогамъ II группы. Часть I. Козловъ 1872.) Въ 1876 г. на той же Рязанско-Козловской дорогѣ хлѣбъ въ мѣстномъ сообщеніи перевозился по $^1/_{30}$ коп. съ пудоверсты, а въ прямомъ и транзитномъ—по спеціальнымъ тарифамъ, доходившимъ до $^1/_{57}$ и даже $^1/_{60}$ съ пудоверсты. (Отч. Ряз.-Козловск. дор. за 1876 г., Вѣд. № 12.)

цѣ концовъ сводится къ причинамъ, которыя обусловливаютъ количество этихъ послѣднихъ. Такъ, напримѣръ, товарное движеніе Динабургско-Витебской дороги, питающейся почти исключительно транзитомъ, находится въ непосредственной зависимости отъ того, какъ много мѣстныхъ грузовъ успѣютъ привлечь примыкающія къ ней Орловско-Витебская и Орловско-Грязская дороги; такъ что, если бы намъ удалось раскрыть условія, опредѣляющія количество грузовъ, собираемыхъ этими послѣдними дорогами съ мѣстныхъ ихъ районовъ, то мы объяснили бы чрезъ то явленія товарной перевозки не только на самихъ упомянутыхъ линіяхъ, но и на цѣломъ рядѣ другихъ дорогъ, пользующихся ихъ грузами. — Есть и еще одна важная сторона, черезъ которую транзитное движеніе связано съ мѣстнымъ. Мы видѣли, какъ сильна взаимная борьба желѣзныхъ дорогъ за транзитные грузы, и какое важное орудіе въ этой борьбѣ представляетъ пониженіе тарифовъ. Но предѣлъ, до котораго желѣзная дорога, подъ вліяніемъ конкурренціи, въ состояніи понизить тарифъ на транзитные грузы, прямо обусловливается бо́льшей или меньшей возможностью наверстать на передвиженіи мѣстныхъ грузовъ временную потерю, происходящую отъ дешевой перевозки транзитныхъ. Отсюда дорога, обладающая значительнымъ количествомъ мѣстныхъ грузовъ, всегда имѣетъ болѣе благопріятные шансы на успѣхъ въ соперничествѣ и, слѣдовательно, на привлеченіе транзитныхъ грузовъ, нежели другая, къ которой мѣстные грузы приливаютъ не въ такомъ изобиліи. Правда у насъ, при развитіи системы правительственныхъ гарантій чистаго дохода, разсматриваемое обстоятельство въ значительной мѣрѣ теряетъ свою важность, ибо дороги, пользующіяся приплатой со стороны казны, не терпятъ никакого убытка въ случаѣ неудачнаго пониженія тарифовъ; но за то въ такихъ странахъ, какъ Англія, гдѣ желѣзныя дороги предоставлены собственнымъ силамъ, бо́льшее или меньшее обиліе мѣстныхъ грузовъ, на которые представляется возможность въ случаѣ надобности переложить убытки, есть условіе, вполнѣ рѣшающее исходъ конкурренціи.

Прежде, нежели приступить къ анализу мѣстнаго грузова-

го движенія, посмотримъ, какіе размѣры имѣетъ оно на отдѣльныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Отвѣтомъ на этотъ вопросъ служатъ слѣдующія двѣ таблицы, изъ которыхъ первая указываетъ за 1874 г. количество грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ мѣстнымъ райономъ каждой желѣзной дороги, съ подраздѣленіемъ ихъ на прямые и обратные, а вторая заключаетъ тѣ же данныя, но приведенныя въ видахъ удобнѣйшаго сравненія къ верстѣ протяженія дорогъ [3]).

	Отправили товаровъ изъ мѣстнаго района.			Получили товаровъ въ мѣстномъ районѣ.		
	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.
I. Дороги промышленнаго района.	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
1. Варшавско-Вѣнская.	56,553	нѣтъ свѣдѣн.		33,963	нѣтъ свѣдѣн.	
2. Москов.-Ярослав. .	27,839	22,441	5,398	30,251	26,811	3.440
3. Москов.-Нижегород.	35,709	26,378	9,132	39,979	34,208	5,771
4. Москов.-Курская. .	38.372	нѣтъ свѣдѣн.		47,3[illegible]2	нѣтъ свѣдѣн.	
5. Москов.-Рязанская .	17,413	нѣтъ свѣдѣн.		41,708	нѣтъ свѣдѣн.	
6. Варшав.-Бромбергск.	6,676	нѣтъ свѣдѣн.		10,045	нѣтъ свѣдѣн.	
7. Николаевская . . .	33,367	12,233	21,135	37,414	5,583	31,831
8. Фабрично-Лодзинск.	1,043	439	604	8,062	8,062	—
9. Москов.-Брестская .	39,881	нѣтъ свѣдѣн.		39,939	нѣтъ свѣдѣн.	
10. Варшав.-Тереспол. .	7,611	4,527	3,084	13,155	12,024	1,131
11. Шуйск.-Иван. I отд.	3,034	1,817	1,237	5,040	4,350	690
12. Шуйск.-Иван. II отд.	1,342	1,120	222	4,276	3,918	358
Итого дороги промышленнаго района. . .	258,860	—	—	311,164	—	—

[3]) Дороги раздѣлены въ таблицахъ на три группы и внутри каждой группы расположены по убывающему поверстному количеству отправленныхъ мѣстныхъ грузовъ. Цифры таблицъ получены чрезъ вычетъ товаровъ, отправленныхъ и полученныхъ портами, пограничными и прирѣчными пунктами, изъ общей суммы внутреннихъ грузовъ, указанныхъ въ главѣ V.

	Отправили товаровъ изъ мѣстнаго района.			Получили товаровъ въ мѣстномъ районѣ.		
	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.
II. Дороги черноземной полосы.	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
13. Рязанско-Козловск. .	18,647[1]	13,063	3,715	3,874	1,334	2,540
14. Орловск.-Витебск. .	31,533	нѣтъ свѣдѣн.		23,995	нѣтъ свѣдѣн.	
15. Константиновская .	6,136	5,605	530	1,985	566	1,419
16. Тамбов.-Саратовск. .	20,038	15,408	4,630	3,651	3,173	478
17. Козл.-Вор.-Ростов. .	34,065	24,038	10,127	12,155	7,506	4,649
18. Одесская	39,632	31,962	7,670	15,352	1,517	13,836
19. Кіево Брестская . .	32,163	19,281	12,882	21,375	14,580	6,795
20. Курско-Кіевская. .	17,509	12,948	4,560	8,856	7,494	1,362
21. Харьково-Николаев.	23,430	16,422	7,008	12,248	4,932	7,316
22. Кур.-Харьк.-Азов. .	27,602	11,631	15,971	13,813	10,064	3,749
23. Орловско Грязская .	9,698	7,863	1,835	6,707	4,471	2,236
24. Ряжско-Моршанск. .	4,014	3,956	58	727	460	267
25. Ландвар.-Роменск. .	17,980	нѣтъ свѣдѣн.		11,166	нѣтъ свѣдѣн.	
26. Козловско Тамбовск.	1,809	1,729	80	1,505	22	1,483
27. Грязе-Царицынск. .	13,856	11,712	2,144	4,224	2,382	1,642
28. Морш.-Сызранск. .	1,379	1,278	101	397	246	151
29. Лозово-Севастоп. .	2,215	869	1,346	1.296	1,019	277
Итого дороги черноземной полосы	301,706	—	—	143,326	—	—
III. Прочія дороги.						
30. Риго-Больдерааская.	1,562	1,470	92	230	10	220
31. Риго-Динабургская .	8,372	7,289	1,083	3,651	137	3,514
32. Новоторжская . . .	2,988	нѣтъ свѣдѣн.		1,503	нѣтъ свѣдѣн.	
33. Риго-Митавская .	3,271	2,767	504	1,349	491	858
34. Петерб.-Варшавская	30,908	нѣтъ свѣдѣн.		30,704	нѣтъ свѣдѣн.	
35. Поти-Тифлисская. .	6,646	нѣтъ свѣдѣн.		2,962	нѣтъ свѣдѣн.	
36. Рыбинско-Бологов. .	5,326	3,217	2,109	3,054	1,130	1,923
37. Бресто-Граевская. .	3,831	1.896	1,935	3,095	1,220	1,875

[1] На Рязанско-Козловской дорогѣ въ числѣ отправленныхъ грузовъ значится 1,588 тыс. пуд., отправленныхъ конечными станціями на примыкающія дороги. Эти грузы не могутъ быть раздѣлены по направленіямъ.

	Отправили товаровъ изъ мѣстнаго района.			Получили товаровъ въ мѣстномъ районѣ.		
	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.
	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
38. Динабурго-Витебск.	4,260	3,136	1,124	6,677	4,350	2,327
39. Либавская.	6,634	5,724	910	2,218	1,508	710
40. Новгородская . . .	906	114	792	1,381	1,169	212
41. Балтійская	5,455	1,118	4,337	3,236	2,340	896
42. Ярославско-Вологод.	1,827	1,346	481	1,978	1,591	387
43. Волго-Донская. . .	139	139	—	139	139	—
Итого проч. дороги .	82,125	—	—	62,177	—	—
Всѣ русскія дороги .	642,681	—	—	517,667	—	—

На версту дороги.

	Отправили товаровъ изъ мѣстнаго района.			Получили товаровъ въ мѣстномъ районѣ.		
	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.
I. Дороги промышленнаго района.	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
1 Варшавско-Вѣнская .	174.012	нѣтъ свѣд.		104.505	нѣтъ свѣд.	
2. Московско-Ярослав. .	102.730	82.808	19.922	111.631	98.937	12.094
3. Московско-Нижегор. .	87.092	64.807	22.285	97.509	83.433	14.076
4. Московско-Курская. .	76.439	нѣтъ свѣд.		94.287	нѣтъ свѣд.	
5. Московско-Рязанск. .	71.639	нѣтъ свѣд.		172.716	нѣтъ свѣд.	
6. Варшав.-Бромберг. .	55.372	нѣтъ свѣд.		72.792	нѣтъ свѣд.	
7. Николаевская. . . .	55.248	20.254	34.994	61.944	9.244	52.700
8. Фабрично-Лодзин. .	40.116	16.880	—	310.078	310.078	—
9. Московско-Брестск. .	38.983	нѣтъ свѣд.		39.041	нѣтъ свѣд.	
10. Варшав.-Тереспол. .	38.033	22.635	15.429	70.771	65.120	5.634
11. Шуйско-Иван. I отд. .	35.930	21.380	14.359	59.294	51.174	8.120
12. Шуйско-Иван. II отд.	15.426	12.874	2.552	49.150	45.035	4.115
Средн. численъ дороги промышлен. района.	65.983	—	—	79.500	—	—

На версту дороги.

	Отправили товаровъ изъ мѣстнаго района.			Получили товаровъ въ мѣстномъ районѣ.		
	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.	Всего	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.
II. Дороги черноземной полосы.	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ		
13. Рязанско-Козловская.	94.177	65.970	18.760	19.563	6.735	12.830
14. Орловско-Витебская.	64.617	нѣтъ	свѣд.	49.170	нѣтъ	свѣд.
15. Константиновская .	72.188	65.953	6.235	23.352	6.658	16.694
16. Тамбовско Саратов.	55.201	42.416	12.755	10.058	8.742	1.316
17. Козлов.-Вор.-Ростов.	43.802	30.819	12.983	15.567	9.606	5.961
18 Одесская.	40.237	32.450	7.787	15.578	1.540	14.047
19. Кіево-Брестская. . .	40.140	24.040	16.100	26.652	18.180	8.472
20. Курско-Кіевская . .	39.723	29.420	10.303	20.127	17.032	3.074
21. Харьково-Николаев .	38.392	27.230	11.622	20.311	8.179	12.132
22. Курско-Харьк.-Азов.	36.484	15.579	20.905	18.080	13 173	4.907
23. Орловско-Грязская .	34.268	27.784	6.484	23.699	15.795	7.904
24. Ряжско-Моршанская.	33.098	32.619	0.479	6.008	3 802	2.206
25. Ландварово-Роменск.	27.037	нѣтъ	свѣд.	16.491	нѣтъ	свѣд.
26. Козловско-Тамбовск.	26.603	25.420	1.183	22.132	0.322	21.810
27. Грязе-Царицынская .	22.178	18.738	3.440	6.758	4.121	2 637
28. Моршанск.-Сызран. .	13.133	12.172	0.961	3.781	2.344	1.437
29. Лозово-Севастопол. .	6.826	2.794	4.320	4.167	3.277	0.890
Средн. числомъ дороги черноземной полосы.	40.916	—	—	18.648	—	—
III. Прочія дороги.						
30. Риго-Больдерааская.	83.279	78.168	5.111	12.777	0.555	12.222
31. Риго-Динабургская .	39.122	34 061	5.061	17.062	0.641	16.421
32. Новоторжская. . . .	37.350	нѣтъ	свѣд.	18.787	нѣтъ	свѣд.
33. Риго-Митавская. . .	25.758	21.790	3.968	10.626	3.866	6.760
34. Петербурго Варшав.	25.607	нѣтъ	свѣд.	25.438	нѣтъ	свѣд.
35. Поти-Тифлисская . .	22 997	нѣтъ	свѣд.	10.249	нѣтъ	свѣд.
36. Рыбинско-Бологовск.	19.021	11.490	7.531	10 907	4.030	6.877
37. Бресто-Граевская. .	18.822	9.339	9.486	15.255	6.024	9.231
38. Динабур.-Витебская.	17.459	12.852	4.607	27.265	17.828	9.537
39. Либавская	13.821	11.925	1.896	4.620	3.141	1.479

На версту дороги.

	Отправили товаровъ изъ мѣстнаго района.			Получили товаровъ въ мѣстномъ районѣ.		
	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.	Всего.	Въ сторону сильнѣйшаго движенія.	Въ сторону слабѣйшаго движенія.
	Тысячи пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
40. Новгородская. . . .	13.324	1.660	11.664	20.309	17.191	3.118
41. Балтійская.	12.240	2.420	9.604	6.986	5.043	1.943
42. Ярославско-Вологод.	9.365	7.052	2.313	10.356	8.321	2.035
43. Волго-Донская . . .	1.904	1.904	—	1.904	1.904	—
Средн. числомъ прочія дороги	20.863	—	—	19.888	—	—
Средн. числомъ всѣ русскія дороги.	41.348	—	-	33.256	—	—

Наша таблица показываетъ, что на 43 обнимаемыхъ ею дорогахъ мѣстными районами отправлено 642.₇ мил. пудовъ и получено 516.₇ мил. пудовъ грузовъ. Если принять во вниманіе, что что на тѣхъ же 43 дорогахъ вся отправка собственныхъ грузовъ, со включеніемъ пограничныхъ и прирѣчныхъ, равнялась 817 мил. пуд., а полученіе 801 мил. пуд., то выйдетъ, что мѣстные грузы входятъ въ первую изъ этихъ цифръ 78.₆%, а во вторую 64.₆%. Изъ этихъ данныхъ мы видимъ, что въ мѣстномъ движеніи на русскихъ дорогахъ отправка вообще играетъ большую роль, нежели полученіе, хотя на многихъ отдѣльныхъ линіяхъ и замѣчается обратное явленіе.—Что касается до поверстныхъ цифръ, то въ среднемъ выводѣ для всей русской сѣти отправка мѣстныхъ грузовъ составляетъ 41.348 пуд. а полученіе 33,256 пуд. на версту. Но на отдѣльныхъ линіяхъ обнаруживается значительное отклоненіе отъ этихъ среднихъ цифръ. Такъ отправка мѣстныхъ грузовъ колеблется на отдѣльныхъ линіяхъ между 174,012 пуд., (на Варшавско-Вѣнской) и 1,904 пуд. (на Волго-Донской), полученіе грузовъ —

между 310,078 (на Фабрично-Лодзинской) и 1,094 (на Волго-Донской). Разъясненіе причинъ этихъ различій составляетъ предметъ нашего дальнѣйшаго изслѣдованія.

Условія, опредѣляющія количество мѣстныхъ грузовъ.

А. Величина района дороги.

Нѣтъ сомнѣнія, что причинъ, опредѣляющихъ размѣры мѣстнаго товарнаго движенія на каждой данной желѣзнодорожной линіи, нужно искать въ экономическихъ особенностяхъ прорѣзываемаго ею района. Подъ райономъ дороги разумѣется географически-ограниченное пространство, находящееся по обѣ ея стороны, съ котораго дорога притягиваетъ къ себѣ грузы. При одинаковости всѣхъ прочихъ обстоятельствъ, количество мѣстныхъ грузовъ, перевозимыхъ желѣзною дорогой, будетъ находиться въ прямой зависимости отъ степени обширности ея района. Поэтому прежде разсмотрѣнія всѣхъ остальныхъ условій мѣстнаго движенія, мы должны опредѣлить размѣръ той полосы, съ которой желѣзная дорога можетъ привлекать къ себѣ грузы.

Къ сожалѣнію, вопросъ о величинѣ района желѣзной дороги не допускаетъ какого либо общаго рѣшенія. Въ зависимости отъ рода грузовъ, производимыхъ и потребляемыхъ данной мѣстностью, отъ разстоянія, которое имъ приходится проходить при перевозкѣ, и многихъ другихъ обстоятельствъ, одна дорога можетъ притягивать грузы изъ болѣе отдаленныхъ отъ нея пунктовъ, нежели другая; таже самая дорога въ разные годы можетъ распространять свое вліяніе на неодинаковое пространство. Поэтому, чтобы точнымъ образомъ опредѣлить ширину района дороги, безусловно необходимы спеціальныя изслѣдованія по каждой отдѣльной линіи. Но такъ какъ подобныхъ изслѣдованій не только въ нашей, но и въ западно-европейской литературѣ не существуетъ, а между тѣмъ для практическихъ надобностей иногда оказывался необходимымъ какой-бы то ни было отвѣтъ на вопросъ о районѣ дорогѣ,

то нѣтъ недостатка въ попыткахъ дать общее опредѣленіе ширины желѣзнодорожнаго района и безъ изученія мѣстныхъ условій. Такъ извѣстный нѣмецкій статистикъ, д-ръ Энгель, въ статьѣ о распредѣленіи желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи въ періодъ съ 1862 года по 1874 г., принимаетъ при своихъ вычисленіяхъ за районъ дороги полосу въ $^3/_4$ географическихъ мили въ каждую сторону, а по обѣ стороны дороги въ $1^1/_2$ географ. мили, или въ $10^1/_2$ верстъ [5]). Впрочемъ д-ръ Энгель ясно сознаетъ трудность установить общую норму для района дороги, въ особенности въ виду существованія многихъ перекрещивающихся линій, къ которымъ въ пунктахъ пересѣченія очевидно не примѣняется общій разсчетъ. У насъ при составленіи проэктовъ желѣзныхъ дорогъ за районъ дороги большею частію принимается пространство въ 50 верстъ въ каждую сторону рельсоваго пути, или въ 100 верстъ въ обѣ стороны. Такой, напримѣръ, разсчетъ былъ сдѣланъ при обсужденіи желѣзнодорожныхъ линій, предполагавшихся къ нижнему теченію Волги, — Тамбовско-Саратовской и Грязе-Царицынской [6]). Но нерѣдко за районъ дороги признается и гораздо бо́льшее пространство. Такъ Ѳ. Чижовъ, въ извѣстныхъ въ свое время статьяхъ о направленіи желѣзныхъ дорогъ отъ Москвы къ югу, исчислялъ желѣзнодорожную область въ 75 верстъ въ каждую сторону линіи и пріурочивалъ къ этой нормѣ всѣ выкладки [7]). Неизвѣстный авторъ брошюры о продолженіи Грязе-Борисоглѣбской дороги къ низовьямъ Волги полагалъ, что производительное вліяніе желѣзной дороги простирается на 60 верстъ въ каждую сторону [8]).

Уже самое разногласіе приведенныхъ разсчетовъ показы-

---

[5]) Zeitschrift des kön. preussischen statistischen Büreaus f. 1874. Heft II и III. 282.

[6]) Соединеніе нижней Волги съ сѣтью русскихъ дорогъ. Спб. 1868 г. стр. 19.

[7]) *Ѳ. Чижовъ.* Куда направить отъ Москвы южную дорогу. День 1864. № 48 и слѣд.

[8]) Продолженіе Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дороги къ низовьямъ Волги. Спб. 1868. 8.

ваетъ, какъ трудно дать общее рѣшеніе вопроса о ширинѣ района. Останавливаясь въ частности на болѣе распространенной нормѣ района—въ 50 верстъ по каждой сторонѣ дороги, мы сейчасъ же наталкиваемся на случаи, къ которымъ она очевидно не можетъ быть примѣнима. Въ предѣлахъ Московской губерніи считается теперь 566 верстъ желѣзныхъ дорогъ; площадь губерніи исчисляется въ 29,253 квадр. версты; значитъ, одна верста желѣзной дороги приходится на 51.7 квадр. верстъ. Такимъ образомъ въ Московской губерніи районъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть вычисляемъ самое бо́льшее въ 26 верстъ по каждой ихъ сторонѣ; слѣдовательно норма, обыкновенно принимаемая, слишкомъ велика для этой губерніи. Въ другихъ случаяхъ, напротивъ, 50-верстная норма оказывается чрезвычайно малою. Извѣстно, что по открытіи Рязанско-Козловской дороги подвозъ хлѣба къ Козлову производился изъ-за 150 — 200 верстъ [9]). Не считая такимъ образомъ возможнымъ дать общій отвѣтъ на разсматриваемый вопросъ, мы ограничимся указаніемъ важнѣйшихъ условій, отъ которыхъ зависитъ величина района желѣзной дороги [10]).

На основаніи общихъ законовъ обмѣна, перемѣщеніе товара изъ даннаго пункта въ другой можетъ быть выгодно лишь въ томъ случаѣ, если цѣна его тамъ, куда онъ пере-

9) Въ отчетѣ Рязанско-Козловской дороги за 1867 г. стр. 16 сообщается, что на Козловскую станцію, въ первое время по открытіи, хлѣбъ поступалъ, между прочимъ, изъ Воронежской, Пензенской и Саратовской губерній.

10) Несмотря на важность опредѣленія района дороги какъ при проэктированіи новыхъ линій, такъ и при оцѣнкѣ данныхъ эксплуатаціи, мы не встрѣтили по этому предмету почти никакихъ указаній въ литературѣ. Какъ въ лучшихъ трактатахъ по желѣзнодорожной техникѣ, каковы, напримѣръ, сочиненія Perdonnet, Kaven, Weber, такъ и въ сочиненіяхъ по экономической сторонѣ желѣзнодорожнаго дѣла, каковы многія монографіи того же Weber'a, Teissereinc, M. Chevalier и др. вопросъ объ условіяхъ, опредѣляющихъ районъ дороги, обходится полнымъ молчаніемъ. Лишь нѣкоторыя отрывочныя замѣчанія мы нашли въ книгѣ *Haushofer'a* Grundzüge des Eisenbahnwesens. Stuttgart. 1873. § 32.

возится, по меньшей мѣрѣ равняется цѣнѣ на мѣстѣ, откуда онъ передвигается, съ присовокупленіемъ издержекъ провоза. Отсюда, крайнимъ предѣломъ для сбыта каждаго товара будетъ разстояніе, на которое возможно передвинуть его за сумму, равняющуюся разницѣ между стоимостью его въ пунктѣ производства и цѣною на рынкѣ потребленія. Для пунктовъ, лежащихъ на самой линіи желѣзной дороги, издержки доставки товара слагаются изъ стоимости провоза по желѣзной дорогѣ и стоимости нагрузки и выгрузки. Для пунктовъ же, лежащихъ въ сторонѣ отъ дороги, къ этимъ двумъ элементамъ присоединяется еще третій,—расходы на доставку груза къ желѣзной дорогѣ по гужевому пути. Поэтому каждый пунктъ, лежащій не на линіи желѣзной дороги, будетъ имѣть интересъ воспользоваться послѣднею при двухъ условіяхъ: во первыхъ, если стоимость гужеваго подвоза къ желѣзной дорогѣ, вмѣстѣ съ провозомъ по этой послѣдней и расходами на нагрузку и выгрузку, меньше, нежели стоимость доставки товара на рынокъ прямо по гужевому пути, и во вторыхъ, если разность между цѣнами товара въ разсматриваемомъ пунктѣ и на его рынкѣ на столько велика, что допускаетъ перемѣщеніе товара. Такимъ образомъ районъ, съ котораго желѣзная дорога можетъ привлекать грузы, зависитъ въ каждомъ данномъ случаѣ отъ величины и взаимнаго отношенія четырехъ факторовъ: стоимости желѣзнодорожной перевозки, стоимости нагрузки и выгрузки, стоимости гужеваго извоза и, наконецъ, разности между цѣнами товаровъ на мѣстахъ ихъ производства и потребленія.

а) Величина района желѣзной дороги находится въ зависимости отъ *отношенія издержекъ нагрузки и выгрузки къ стоимости самой перевозки по желѣзной дорогѣ.* Товаръ можетъ быть съ выгодой отправленъ изъ даннаго пункта по желѣзной дорогѣ лишь въ томъ случаѣ, если издержки лишней нагрузки и выгрузки окупятся экономіей на самомъ провозѣ. Какъ скоро издержки нагрузки и выгрузки даны, то отношеніе ихъ къ цѣнѣ провоза опредѣляется *длиною пробѣга товара.* Чѣмъ бо́льшее разстояніе долженъ пройдти то-

варъ по желѣзной дорогѣ, тѣмъ меньшую долю провозной платы будутъ составлять расходы нагрузки и выгрузки, которые не измѣняются съ длиною пробѣга. Такъ какъ на большей части русскихъ желѣзныхъ дорогъ стоимость нагрузки и выгрузки на главные товары представляетъ извѣстную однообразную сумму, то является возможность указать наименьшій предѣлъ длины пробѣга, ранѣе достиженія котораго расходы нагрузки и выгрузки будутъ поглощать собою экономію, происходящую отъ сравнительной дешевизны желѣзнодорожнаго транспорта. По нашему разсчету, этотъ предѣлъ для пунктовъ, лежащихъ на самой линіи желѣзныхъ дорогъ, равняется, при настоящихъ условіяхъ, 15 верстамъ [11]). При перевозкѣ товара на меньшее разстояніе, чѣмъ 15 верстъ, даже для пунктовъ, лежащихъ на самой желѣзнодорожной линіи, выгоднѣе доставлять товары гужевымъ путемъ, нежели по желѣзной дорогѣ. Что же касается до пунктовъ, расположенныхъ въ сторонѣ отъ желѣзной дороги, то для нихъ предѣльная длина пробѣга товаровъ по желѣзной дорогѣ должна быть еще выше, такъ какъ въ этомъ случаѣ къ издержкамъ нагрузки и выгрузки присоединяются расходы на подвозъ товаровъ къ желѣзнодорожной станціи. — Длина пробѣга товаровъ по рельсовому пути опредѣляется прежде всего протяженіемъ самого этого пути, а затѣмъ разстояніемъ данной желѣзнодорожной станціи отъ мѣстъ назначенія товаровъ. Пробѣгъ товаровъ можетъ быть малъ какъ потому, что самая

[11]) На большей части русскихъ желѣзныхъ дорогъ плата за нагрузку и выгрузку составляетъ 1 коп. съ пуда. Среднюю стоимость гужеваго провоза можно положить у насъ въ $^1/_{10}$ коп. съ пудоверсты (см. наше „Желѣзнодорожное хозяйство“ стр. 16); средній тарифъ желѣзныхъ дорогъ равнялся въ 1874 г. $^1/_{33}$ коп. съ пудоверсты; слѣдовательно провозъ по желѣзнымъ дорогамъ стоилъ, среднимъ числомъ, втрое дешевле гужеваго. При такого рода условіяхъ, для пунктовъ, лежащихъ на самой линіи рельсоваго пути, доставка пуда товара обойдется въ одну и ту же сумму, какъ гужемъ такъ и по желѣзной дорогѣ, если товаръ долженъ быть перевезенъ на разстояніи 15 верстъ. Дѣйствительно, гужевая перевозка на это разстояніе будетъ стоить: $^1/_{10}$ к. $\times$ 15 верстъ = $1^1/_2$ коп.; желѣзнодорожная: 1 коп. + ($^1/_{30}$ коп. $\times$ 15) = $1^1/_2$ коп.

линія коротка, такъ и потому, что примыкающіе къ ней пункты производства близко отстоятъ отъ пунктовъ потребленія товаровъ.—Эти же причины оказываютъ вліяніе и на величину района дороги.

Факты желѣзнодорожной эксплуатаціи вполнѣ подтверждаютъ изложенный теоретическій выводъ. Извѣстно, напримѣръ, что Москва представляетъ собою главный рынокъ для обширнаго примыкающаго къ ней пространства; въ ближайшихъ ея окрестностяхъ производится множество товаровъ, сбываемыхъ въ Москвѣ. Между тѣмъ изъ отчетовъ подмосковныхъ желѣзныхъ дорогъ видно, что ближайшія къ Москвѣ станціи этихъ дорогъ отправляютъ по нимъ лишь ничтожное количество своихъ грузовъ, хотя мѣстности, расположенныя близъ этихъ станцій, во многихъ случаяхъ отличаются обширнымъ производствомъ товаровъ и густымъ населеніемъ, въ особенности въ лѣтній дачный періодъ. Причина этого явленія заключается, конечно, въ томъ, что для пунктовъ, находящихся въ близкомъ разстояніи отъ столицы, выгоднѣе перевозить свои продукты въ Москву и получать московскіе товары гужемъ, нежели по желѣзнымъ дорогамъ.—Что короткость протяженія дороги является препятствіемъ для привлеченія грузовъ, объ этомъ мы также имѣемъ цѣлый рядъ свидѣтельствъ. Такъ Московско-Рязанской дорогѣ въ первое время ея существованія, когда она была открыта только до Коломны, не удавалось преодолѣть конкурренціи гужеваго извоза; въ 1864 году болѣе половины цѣнныхъ товаровъ прошло мимо желѣзной дороги, на подводахъ [12]). Пока Московско-Ярославская линія была открыта только до Сергіевскаго посада, Управленіе ея постоянно замѣчало въ отчетахъ, что малая длина пути составляетъ препятствіе къ привлеченію товарныхъ грузовъ, ибо вслѣдствіе того не окупаются издержки нагрузки и выгрузки [13]). Въ такомъ же положеніи находятся дороги Волго-Донская, Новгородская и

[12]) Отчетъ Московско-Рязанской дороги за 1874 г. 15 и 16.

[13]) Отчетъ Московско-Ярославской дороги за 1863 г. 1, 2; за 1865 г. 4; за 1870 г. 21.

1 отдѣл. Шуйско-Ивановской: каждая изъ нихъ видитъ въ короткости протяженія главную причину малаго количества грузовъ [14]). Ничѣмъ инымъ, кромѣ малой длины линіи, нельзя объяснить ничтожныхъ размѣровъ товарнаго движенія на Царскосельской дорогѣ, которая проходитъ по густо населенной мѣстности близъ Петербурга и связываетъ съ столицей два значительные города — Царское-Село и Петергофъ [15]). Нужно замѣтить, что въ Россіи конкурренція гужеваго извоза имѣетъ для короткихъ желѣзнодорожныхъ линій бо́льшее значеніе, нежели въ какой-либо иной европейской странѣ. Тогда какъ въ Западной Европѣ гужевой извозъ обыкновенно составляетъ предметъ спеціальныхъ предпріятій, разсчитывающихъ издержки производства по общимъ хозяйственнымъ правиламъ, у насъ въ теченіе зимы крестьяне-земледѣльцы, не имѣющіе другихъ подсобныхъ занятій, охотно берутся за извозъ изъ-за платы, только-что покрывающей прокормленіе ихъ самихъ и лошадей.

Въ какой степени малое протяженіе дороги является препятствіемъ для привлеченія грузовъ, на это всего яснѣе указываетъ прибавка въ количествѣ грузовъ, которая замѣчается на тѣхъ же самыхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ, какъ скоро короткая линія удлинняется или вступаетъ въ прямое сообщеніе съ другими. Въ этомъ отношеніи интересный примѣръ представляетъ Харьково-Николаевская дорога. Въ 1870 году былъ открытъ первый участокъ этой дороги, отъ Полтавы до Кременчуга, протяженіемъ въ 112 верстъ. При от-

[14]) Отчеты дорогъ: Волго-Донской за 1870 г. 4; Новгородской 1872 г. 1 и 1873 г. 1; Шуйско-Ивановской 1869 г. 8, 11, 14.

[15]) Подобнаго же рода соображеніями объясняетъ А. А. Головачевъ малое развитіе товарной перевозки на рельсовыхъ путяхъ, ведущихъ къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей. При настоящемъ уровнѣ хлѣбныхъ цѣнъ въ нашихъ южныхъ портахъ, хлѣбовъ, доставляемыхъ водою и собираемыхъ въ 150-верстномъ разстояніи отъ портовыхъ городовъ, вполнѣ достаточно для удовлетворенія заграничнаго спроса; а на такомъ разстояніи желѣзная дорога, если къ ней нужна еще подвозка, не въ состояніи конкуррировать съ чумакомъ. *А. А. Головачевъ.* Желѣзныя дороги въ Россіи. Сборникъ Государственныхъ Знаній. Т. V, стр. 321.

сутствіи связи этого участка съ остальной сѣтью и малой его длинѣ, движеніе товаровъ на немъ было ничтожно. Устройство въ половинѣ 1871 года новаго участка дороги, отъ Полтавы до Харькова, длиною въ 132 версты, немедленно увеличило вдвое размѣръ товарной перевозки на прежнемъ участкѣ. Та же станція Полтава, которая, съ августа 1870 года по іюль 1871 года, отправила 428 тысячъ пудовъ, по открытіи Харьковскаго участка, въ теченіе шести послѣднихъ мѣсяцевъ 1871 года, отправила 457 тыс. пудовъ. Въ 1872 г. къ прежней линіи Харьково-Николаевской дороги присоединилась вѣтвь отъ Кременчуга до Крюкова съ мостомъ через Днѣпръ, вслѣдствіе чего установилось прямое сообщеніе съ Одесской дорогою. Этотъ фактъ сразу довелъ отправку Полтавы въ 1872 году до 812 тыс. пудовъ. Въ 1873 году, когда былъ открытъ Знаменскій участокъ дороги, соединившій ее съ Николаевскимъ портомъ, отправленіе грузовъ изъ Полтавы возрасло до 1715 тыс. пудовъ [16]). Подобныя явленія можно наблюдать и на всякой другой линіи, открывавшейся по частямъ.—Такого же рода вліяніе оказываетъ на короткія линіи устройство прямаго безперегрузочнаго сообщенія съ другими дорогами. Такъ на Ряжско-Моршанской дорогѣ до 1869 года товары, отправляемые къ Москвѣ и за Москву, должны были перегружаться въ Ряжскѣ въ вагоны Рязанско-Козловской дороги. Убыточность перегрузки умаляла значеніе короткой Ряжско-Моршанской линіи для отправителей, вслѣдствіе чего въ 1868 году со всѣхъ станцій этой дороги, кромѣ Моршанска, отправлено было всего $1._9$ мил. пуд. грузовъ. Въ концѣ 1868 года Ряжско-Моршанской дорогѣ удалось согласиться съ Рязанско-Козловскою о прямомъ сообщеніи,—и этого было довольно, чтобы въ слѣдующемъ же году, не смотря на сравнительно малый урожай, сумма грузовъ, отправленныхъ станціями между Моршанскомъ и Ряжскомъ, возрасла до $5._1$ мил. пудовъ, т.-е. въ $2^1/_2$ раза. Особенно рѣзко выдается вліяніе указаннаго обстоятельства на товар-

[16]) Отчеты Харьково-Николаевской дороги за 1870 и 1871 г. Табл. I; за 1872 г. таблица II; за 1872 г. таблица X.

ныхъ отправкахъ ближайшей къ Ряжску станціи Ухолово, составляющей важный мѣстный рынокъ для хлѣбовъ: въ 1868 году станція Ухолово отправила всего 812 тыс. пуд., а въ 1869 году уже 2,514 тыс. пуд., т.-е. втрое больше [17]).— Изъ приведенныхъ фактовъ слѣдуетъ, въ какой степени важны для расширенія района вліянія желѣзныхъ дорогъ и развитія перевозки, установленіе между ними прямаго сообщенія и устройство соединительныхъ вѣтвей для разобщенныхъ линій. Мы думаемъ, что даже на Царскосельской дорогѣ развилось бы товарное движеніе, если бы она была поставлена въ связь съ общей сѣтью.

Кромѣ длины пробѣга грузовъ, отношеніе между издержками нагрузки и выгрузки и стоимостью желѣзнодорожной перевозки находится въ зависимости отъ самаго *рода перевозимыхъ товаровъ*. Въ большей части случаевъ къ прямымъ расходамъ на нагрузку и выгрузку присоединяются еще издержки, причиняемыя убылью и порчей товаровъ при этихъ манипуляціяхъ. Лишь немногіе изъ предметовъ перевозки, каковы, напримѣръ, лѣсные матеріалы, камни, желѣзо и др., не подвергаются никакой порчѣ при перегрузкѣ; большинство же товаровъ непремѣнно испытываетъ при этомъ бо́льшую или меньшую убыль въ цѣнности: зерновой хлѣбъ разсыпается, каменный уголь размельчается, ящики, мебель и части машинъ ломаются, бочки лопаются, товарные тюки разрываются или сырѣютъ и т. п. Понятно, что въ тѣхъ случаяхъ, когда товарное движеніе основывается по преимуществу на подобнаго рода предметахъ, становится выгоднымъ отправлять товары по желѣзной дорогѣ лишь при длинѣ пробѣга грузовъ несравненно бо́льшей, нежели въ случаяхъ перевозки прочныхъ товаровъ.—Указанное обстоятельство составляетъ важнѣйшее препятствіе для обширнаго примѣненія короткихъ узкоколейныхъ дорогъ, которымъ еще такъ недавно думали придать роль питательныхъ вѣтвей при главныхъ путяхъ. Убытки, соединенные съ лишнею перегрузкой товара при переходѣ на

---

[17]) Отчетъ Ряжско-Моршанской дороги за 1868 г. табл. № 3; за 1869 г. табл. № 6.

главный путь, отклоняютъ отъ узкоколейныхъ дорогъ малаго протяженія большую часть грузовъ. Такъ, напримѣръ, въ Бельгіи торговцы избѣгаютъ прямой узкоколейной дороги между Антверпеномъ и Гентомъ, и предпочитаютъ посылать товары по длинному обходному пути на Мехельнъ, единственно изъ-за того, чтобы избѣжать риска порчи товаровъ при перегрузкѣ. По той же причинѣ не могутъ перевозиться по узкоколейнымъ дорогамъ добываемые въ Австріи и Богеміи бурый каменный уголь и лигнитъ [18].

б) Какъ скоро длина пробѣга грузовъ переходитъ указанный низшій предѣлъ, стоимость нагрузки и выгрузки отступаетъ на задній планъ при опредѣленіи района дороги, но за то пріобрѣтаютъ значеніе другія условія, изъ которыхъ прежде всего бросается въ глаза *отношеніе издержекъ перевозки къ суммѣ, составляющей разность между цѣнами товаровъ* на потребительныхъ рынкахъ и мѣстахъ производства. Это отношеніе представляетъ крупныя различія въ отдѣльныхъ родахъ товаровъ. Такъ какъ издержки производства для самихъ желѣзныхъ дорогъ почти не находятся въ зависимости отъ родовъ перевозимыхъ грузовъ, то назначаемая дорогами провозная плата, хотя и представляетъ различія по отдѣльнымъ категоріямъ товаровъ, но различія отнюдь не столь значительныя и широкія, какъ тѣ, которыя существуютъ между цѣнами самихъ товаровъ. На нашихъ желѣзныхъ дорогахъ низшіе тарифы въ товарномъ движеніи превосходятъ высшіе самое бо́льшее въ 5 разъ ($^1/_{12}$ и $^1/_{60}$ коп. съ пудоверсты); между тѣмъ какъ, напримѣръ, цѣнность пуда шерстяной ткани можетъ превышать цѣнность пуда ржи въ 100 разъ, а пуда каменнаго угля въ 1,000 разъ и болѣе. Еще меньшимъ измѣненіямъ по роду товаровъ подвержена стоимость гужевой перевозки, для которой не существуетъ даже тѣхъ мотивовъ разнообразить провозную плату, которые имѣютъ мѣсто въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ.—Отсюда слѣдуетъ, что при передвиженіи товаровъ, имѣющихъ малую цѣнность при значительномъ объемѣ и вѣсѣ, разница мѣст-

[18]) *Weber*. Normalspur und Schmalspur. Wien. 1876 г. 21.

ныхъ и рыночныхъ цѣнъ будетъ поглощена издержками перевозки на разстояніи гораздо болѣе короткомъ, нежели въ категоріи болѣе цѣнныхъ товаровъ. Поэтому, такіе грузы, какъ, напримѣръ, каменный уголь, могутъ поступать на желѣзную дорогу лишь изъ мѣстностей, непосредственно примыкающихъ къ ней; двѣ-три версты разстоянія отъ рельсоваго пути уже дѣлаютъ затруднительнымъ подвозъ къ нему каменнаго угля. Отсюда каменно-угольныя дороги только тогда могутъ разсчитывать на грузы, если онѣ опутаютъ весь каменно-угольный бассейнъ тѣсною сѣтью боковыхъ путей, какъ это мы видимъ на важнѣйшихъ нѣмецкихъ каменно-угольныхъ линіяхъ [19]). Дрова, какъ было подробно разъяснено на бывшемъ въ Москвѣ съѣздѣ сельскихъ хозяевъ, рѣдко подвозятся у насъ къ желѣзнымъ дорогамъ болѣе, чѣмъ за 25 верстъ [20]). Хлѣба могутъ, конечно, поступать на желѣзную дорогу съ гораздо болѣе широкаго района; но при этомъ величина района зависитъ отъ преобладающахъ сортовъ хлѣба. Желѣзная дорога, проходящая въ области воздѣлыванія пшеницы, можетъ разсчитывать на районъ гораздо болѣе широкій, нежели линія, прорѣзывающая область воздѣлыванія овса. Такъ какъ цѣны на пшеницу въ портовыхъ городахъ обыкновенно бываютъ выше, нежели на овесъ [21]), то разница между этими цѣнами и мѣстными также составляетъ въ пшеницѣ болѣе значительную сумму, нежели въ овсѣ, вслѣдствіе чего послѣдній не можетъ подвозиться къ рельсовому пути изъ столь отдаленныхъ мѣстъ какъ первая.

Въ одномъ и томъ же товарѣ разница между цѣнами въ мѣстахъ производства и потребленія не есть величина неиз-

[19]) Къ извѣстной по громадной перевозкѣ каменнаго угля Прусской дорогѣ Bergisch-Märkische примыкаютъ 283 небольшихъ боковыхъ путей (Industrie-Bahnen), имѣющихъ въ совокупности 147 километр. протяженія. Къ главной вѣтви Верхне-Силезской дороги примыкаютъ 59 такихъ вѣтвей, къ Сарбрюкенской — 18. Stat. Nachrichten v. d. preuss. Eisenbahnen. f. 1874. 159.

[20]) Труды съѣзда. Отдѣл. V, засѣданіе 2-го января 1870, стр. II.

[21]) Въ 1876 году цѣна пшеницы въ Петербургѣ колебалась между $10^1/_2$ и $12^1/_4$ руб., а овса между 4 и 5 руб. за четверть. Обзоръ внѣшней торговли за 1876 г. табл. № 19, стр. 671.

мѣнная. Разнообразныя перемѣны въ условіяхъ спроса и предложенія товаровъ постоянно колеблютъ уровень этой разницы, и въ соотвѣтствіи съ тѣмъ то расширяютъ, то сокращаютъ разстояніе, съ котораго грузы могутъ съ выгодой подвозиться къ желѣзной дорогѣ. Но кромѣ этихъ случайныхъ и временныхъ колебаній, можно замѣтить въ движеніяхъ разницы цѣнъ двѣ, и притомъ противоположныя, тенденціи. Во-первыхъ, проведеніе рельсоваго пути имѣетъ обыкновеннымъ своимъ слѣдствіемъ уменьшеніе разницы цѣнъ въ мѣстахъ производства и потребленія [22]). Но съ другой стороны, возрастаніе спроса въ потребительныхъ центрахъ, зависящее отъ роста населенія и промышленности, постоянно, хотя и медленно, поднимаетъ въ нихъ цѣны на сырые матеріалы, такъ что если не измѣняются издержки производства послѣднихъ, то представляется возможность подвозить эти матеріалы къ желѣзнымъ дорогамъ изъ болѣе отдаленнаго района. Всего замѣтнѣе такое поднятіе цѣнъ на потребительныхъ рынкахъ обнаруживается въ топливѣ. Такъ, въ Москвѣ среднія цѣны дровъ въ послѣдніе годы возвысились по меньшей мѣрѣ процентовъ на 50. Поэтому желѣзныя дороги стали не только подвозить дрова къ Москвѣ съ болѣе отдаленныхъ станцій, но и на тѣ же самыя станціи привлекать дрова съ болѣе отдаленныхъ пунктовъ.

ѣ) При данномъ состояніи цѣнъ на товары въ мѣстахъ потребленія и производства, размѣръ района ближе всего зависитъ отъ *высоты провозной платы по желѣзной дорогѣ*. Чѣмъ меньшая доля разницы между цѣнами товара будетъ поглощаться издержками передвиженія по желѣзной дорогѣ, тѣмъ бо́льшая ея доля останется для оплаты гужеваго подвоза, и тѣмъ съ бо́льшаго, слѣдовательно, разстоянія будетъ выгодно доставлять товары къ рельсовому пути. Отсюда пониженіе тарифовъ составляетъ самое надежное средство расширить районъ дороги, при томъ, конечно, условіи, если одновременно не измѣнятся товарныя цѣны. Многочисленные

---

[22]) Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на уравненіе цѣнъ разъяснено нами въ сочиненіи «Желѣзнодорожное хозяйство». Глава III.

примѣры увеличенія товарной отправки съ тѣхъ же самыхъ желѣзнодорожныхъ станцій при пониженіи тарифовъ, наглядно показываютъ, насколько оказывается дѣйствительнымъ это средство.

д) Подобное же вліяніе на районъ желѣзной дороги оказываетъ *высота издержекъ гужеваго подвоза къ ней.* При данной высотѣ товарныхъ цѣнъ и провозной платы по желѣзной дорогѣ, грузъ можетъ быть подвезенъ къ желѣзнодорожной станціи съ разстоянія тѣмъ бо́льшаго, чѣмъ дешевле стоитъ извозъ. Стоимость гужевой перевозки въ свою очередь зависитъ какъ отъ цѣнности извощичьяго труда и содержанія животныхъ, такъ въ особенности отъ качества гужевыхъ путей. Первое изъ этихъ условій увеличиваетъ у насъ районъ такихъ дорогъ, которымъ приходится усиленно работать въ зимнее время, когда извозъ дешевъ. Что же касается до втораго условія, то оно весьма часто является причиной, задерживающею приливъ грузовъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Такъ, напримѣръ, дурной санный путь въ значительной степени сократилъ, сравнительно съ прежними годами, движеніе товаровъ на Московско-Ярославской дорогѣ въ послѣдніе мѣсяцы 1872 г. [23]). То же самое произошло на Козлово-Воронежской дорогѣ въ 1868 г., на Грязе-Царицынской въ 1871 г. [24]) и т. д.—Вообще нужно замѣтить, что въ нашей странѣ неудовлетворительное состояніе гужевыхъ путей составляетъ одно изъ важныхъ препятствій къ развитію товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ. Тогда какъ въ Германіи и Франціи отъ большей части желѣзнодорожныхъ станцій отдѣляются во всѣ стороны шоссированные пути, у насъ даже немногія имѣющіяся шоссейныя дороги проходятъ большею частію параллельно рельсовымъ путямъ и съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти постепенно теряютъ свое значеніе [25]). Сосредоточивъ всѣ

[23]) Отч. Московско-Ярославской дороги за 1872, стр. 35.

[24]) Отч. Козловско-Воронежской дороги за 1868. 7. Отч. Грязе-Царицынской дороги за 1871 г. 13.

[25]) Упадокъ движенія по шоссейнымъ дорогамъ ясно обнаруживается изъ постепенно уменьшающагося шоссейнаго сбора. Въ 1855 году шоссейный сборъ равнялся 1,236 тыс. руб. и составлялъ 217 руб. на вер-

усилія на сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, мы упустили изъ виду зависимость ихъ успѣха отъ одновременнаго улучшенія гужевыхъ путей. Восполненіе этого пробѣла чрезъ сооруженіе шоссированныхъ подъѣздовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ,—есть необходимая задача ближайшаго будущаго.

c) Приведенныя соображенія указываютъ тѣ условія, отъ которыхъ зависитъ длина линіи возможнаго гужеваго подвоза грузовъ къ желѣзной дорогѣ. Но длина этой линіи еще не опредѣляетъ собою ширины района дороги, такъ какъ грузы изъ мѣстностей, лежащихъ по сторонамъ рельсоваго пути, подвозятся не подъ прямымъ угломъ, а подъ различными болѣе или менѣе острыми углами. Отъ величины угла, образуемаго линіей желѣзной дороги и линіей гужеваго подвоза, зависитъ то разстояніе, на которомъ, при данной длинѣ послѣдней, будетъ находиться конечный ея пунктъ отъ желѣзной дороги. Чѣмъ тупѣе этотъ уголъ,—который мы назовемъ *угломъ выгоднѣйшаго подъѣзда къ желѣзной дорогѣ*, — тѣмъ дальше будетъ отстоять отъ желѣзной дороги конечный пунктъ линіи гужеваго подвоза, тѣмъ шире, слѣдовательно, при равенствѣ прочихъ условій, будетъ районъ дороги. Чѣмъ же, спрашивается, опредѣляется величина угла выгоднѣйшаго подъѣзда къ желѣзной дорогѣ?

Товары, отправляемые изъ мѣстностей, лежащихъ въ сторонѣ отъ желѣзнодорожной станціи, чтобы попасть на нее, должны въ большей или меньшей степени уклониться отъ кратчайшаго прямаго пути, соединяющаго эти мѣстности съ пунктомъ назначенія товаровъ. Для отправителя товаровъ существуетъ интересъ рѣшиться на такой удлиняющій дорогу обходъ лишь въ такомъ случаѣ, если причиняемыя этимъ обходомъ издержки окупятся экономіей при перевозкѣ товара

сту; въ 1865 году онъ спустился до 750 тыс. руб. (Военно-Статистическій Сборникъ IV, 505). Въ 1874 г. шоссейный сборъ составлялъ всего 295 тыс. руб., что, при 9,421 верстѣ протяженія шоссейныхъ дорогъ, даетъ всего 31 руб. на версту; но изъ этой суммы почти половина, именно 130 тыс. руб., собрано въ предѣлахъ одной Московской губ. на шоссейныхъ участкахъ, переданныхъ въ вѣдѣніе Московскаго земства.

на лишнее разстояніе по рельсовому пути, вмѣсто гужеваго. чѣмъ значительнѣе эта экономія, тѣмъ большее уклоненіе отъ кратчайшаго прямаго пути могутъ съ выгодою сдѣлать отправители товаровъ. Если бы за желѣзнодорожную перевозку не взималось никакой платы, то всего выгоднѣе было бы подвозить товары къ желѣзной дорогѣ подъ прямымъ угломъ, ибо въ такомъ случаѣ издержки гужевой доставки, а слѣдовательно и доставки вообще, имѣли бы наименьшій размѣръ. Но такъ какъ желѣзныя дороги всегда взимаютъ плату за перемѣщеніе товаровъ, то *отношеніе платы за провозъ грузовъ по желѣзной дорогѣ къ стоимости гужеваго подвоза* и опредѣляетъ собою величину угла, подъ которымъ всего выгоднѣе подвезти товаръ къ рельсовому пути. При данной стоимости гужеваго провоза, этотъ уголъ будетъ тѣмъ тупѣе, чѣмъ ниже будетъ провозная плата желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ пониженіе тарифовъ оказываетъ двойное вліяніе на расширеніе желѣзнодорожнаго района; оно, во-первыхъ, удлинняетъ линію возможнаго гужеваго подвоза; во-вторыхъ отдаляетъ конечный пунктъ этой линіи отъ рельсоваго пути.

Изъ развитыхъ положеній вытекаетъ еще одинъ выводъ. При данномъ отношеніи цѣнъ желѣзнодорожнаго и гужеваго провоза, пункты, изъ которыхъ можно съ выгодой подвозить грузы къ желѣзной дорогѣ, будутъ отстоять тѣмъ дальше отъ желѣзнодорожной станціи, чѣмъ меньшій обходъ должны дѣлать отправляемые изъ нихъ грузы, чтобы попасть на желѣзную дорогу. Этотъ обходъ всего меньше для такихъ пунктовъ, которые лежатъ на прямой линіи позади конечной станціи желѣзной дороги. Отсюда слѣдуетъ, что станціи, заканчивающія линію или сѣть, могутъ привлекать грузы изъ района гораздо бо́льшаго, нежели внутреннія. Опытъ подтверждаетъ это заключеніе. Если желѣзная дорога имѣетъ достаточное протяженіе для того, чтобы привлекать къ себѣ грузы, то съ удлиненіемъ ея обыкновенно уменьшается количество грузовъ, которое ранѣе доставлялось станціями, до этого удлиненія заканчивавшими собою линію. Интересный примѣръ этого рода представляетъ Козловская станція Рязанско-Коз-

ловской дороги. Въ первые два года по сооруженіи этой дороги, Козловъ былъ конечнымъ пунктомъ, къ которому стягивались грузы, по преимуществу хлѣбные, изъ всѣхъ лежащихъ южнѣе его мѣстностей плодородныхъ Тамбовской, Воронежской, Пензенской и частію Саратовской губерній; количество грузовъ, отправленныхъ Козловымъ, равнялось въ 1867 году 11 мил. пуд., въ 1868 г.—$11._7$ мил. пуд. Въ 1868 году была открыта Козловско - Воронежская дорога, вслѣдствіе чего товарамъ, поступавшимъ изъ Воронежской губерніи, стало выгоднѣе грузиться на станціяхъ этой дороги, нежели въ Козловѣ. Оттого количество грузовъ, отправленныхъ Козловымъ, упало въ 1869 г. до $7._3$ мил. пуд. Сооруженіе въ концѣ 1869 года Тамбовско-Козловской дороги имѣло результатомъ новое отвлеченіе грузовъ отъ Козлова: все число ихъ въ 1870 году равнялось уже только $5._6$ мил. пудовъ. Въ слѣдующіе затѣмъ годы масса грузовъ, отправляемыхъ Козловымъ, колеблется между 5 ½ и 6½ мил. пуд. [26]). — Подобнаго же рода уменьшеніе грузовъ послѣдовало ранѣе на Рязанской станціи Московско-Рязанской дороги,—послѣ открытія Рязанско-Козловской линіи. Въ 1865 году, не смотря на то что участокъ до Рязани эксплуатировался не полный годъ, станція Рязань отправила $4._8$ мил. пудовъ, а въ 1867 году, по открытіи Рязанско-Козловской дороги,—уже только $2._6$ мил. пудовъ [27]).

Б. Свойства района желѣзной дороги.

Мы разсмотрѣли условія, опредѣляющія величину района, съ котораго желѣзная дорога можетъ привлекать свои грузы, и видѣли при этомъ, какое существенное вліяніе размѣръ района оказываетъ во многихъ случаяхъ на количество мѣстныхъ грузовъ. Но еще въ бо́льшей степени плотность мѣстнаго товарнаго движенія зависитъ отъ свойствъ района, примыкающаго къ желѣзнодорожной линіи. Каждая мѣстность,

---

26) Отчетъ Рязанско-Козловской дороги за 1867—1874 годы.

27) Отчетъ Московско Рязанской дороги за 1865 и 1867 годы.

прорѣзываемая дорогой, имѣетъ свои особенности, которыя накладываютъ свою печать и на характеръ перевозки. При безконечномъ разнообразіи мѣстныхъ особенностей, вполнѣ оцѣнить ихъ вліяніе на передвиженіе желѣзнодорожныхъ грузовъ не представляется, конечно, никакой возможности безъ подробнаго мѣстнаго изслѣдованія; все, что мы въ состояніи сдѣлать въ настоящемъ трудѣ, — это отмѣтить связь нѣкоторыхъ болѣе крупныхъ различій въ свойствахъ желѣзнодорожныхъ районовъ съ размѣрами мѣстнаго товарнаго движенія.

I. Густота населенія. При разсмотрѣніи мѣстностей, примыкающихъ къ отдѣльнымъ желѣзнымъ дорогамъ, прежде всего бросается въ глаза неодинаковая густота населенія въ нихъ. Тогда какъ, напримѣръ, Московско-Рязанская дорога проходитъ по губерніямъ, изъ которой въ одной приходится $57._3$ человѣкъ, а въ другой — $38._9$ человѣкъ на квадратную версту, Новгородская дорога прорѣзываетъ мѣстность, въ которой считается всего $9._6$ человѣкъ на кв. версту [28]).—Различная плотность населенія въ районѣ желѣзныхъ дорогъ не можетъ не отражаться на количествѣ ихъ грузовъ. Дѣйствительно, въ каждомъ родѣ промышленныхъ занятій, при данныхъ природныхъ и культурныхъ условіяхъ, масса продуктовъ, производимыхъ отдѣльнымъ лицомъ, имѣетъ извѣстную среднюю величину. Съ другой стороны, законы человѣческаго организма, въ связи съ національными привычками, устанавливаютъ для каждаго индивидуума средній размѣръ потребленія важнѣйшихъ въ народной экономіи предметовъ, каковы: пища, топливо, строительные матеріалы и пр. Взаимнымъ отношеніемъ этихъ двухъ величинъ, — массы производимыхъ продуктовъ и размѣра потребленія,—опредѣляется для различныхъ мѣстностей количество грузовъ, которое каждое отдѣльное хозяйственное предпріятіе можетъ съ одной стороны

28) Свѣдѣнія о плотности населенія въ различныхъ мѣстностяхъ Россіи, какъ здѣсь, такъ и въ другихъ частяхъ настоящей главы, относятся къ 1867 г. и взяты изъ Статистическаго Временника II, вып. I. Спб. 1871 г.

отправить на желѣзную дорогу, съ другой стороны получить по ней же изъ другихъ мѣстъ. Если такимъ образомъ существуетъ извѣстный предѣлъ для массы грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ каждымъ отдѣльнымъ жителемъ данной мѣстности, то отсюда необходимо слѣдуетъ, что чѣмъ бо́льшее число лицъ живетъ въ районѣ дороги, тѣмъ значительнѣе должно быть количество перевозимыхъ ею мѣстныхъ грузовъ.—Но различія въ населенности района дѣйствуютъ на массу желѣзнодорожныхъ грузовъ еще и другимъ путемъ. По мѣрѣ возрастанія числа жителей въ данной мѣстности, обыкновенно идетъ впередъ въ ней и раздѣленіе занятій, замѣняющее натуральное хозяйство мѣновымъ. Особенность мѣноваго хозяйства, въ отличіе отъ натуральнаго, заключается въ томъ, что, при его господствѣ, каждое отдѣльное хозяйственное предпріятіе, сосредоточиваясь на одномъ извѣстномъ родѣ занятій, производитъ бо́льшую часть продуктовъ не для собственнаго потребленія, а для обмѣна, и удовлетворяетъ бо́льшую часть своихъ потребностей продуктами не собственнаго труда, а труда другихъ лицъ. Отсюда возрастающая спеціализація занятій, даже при предположеніи неизмѣнившагося количества товаровъ, производимыхъ и потребляемыхъ въ данной мѣстности, неизбѣжно должна увеличивать долю этого количества, которая переходитъ изъ рукъ въ руки путемъ обмѣна и передвигается по желѣзнымъ дорогамъ. Между тѣмъ опытъ показываетъ, что раздѣленіе занятій, вслѣдствіе многоразличныхъ его вліяній на производительность труда, обыкновенно влечетъ за собой значительную прибавку и въ самой массѣ изготовляемыхъ, а слѣдовательно и потребляемыхъ продуктовъ.—Такимъ образомъ бо́льшая плотность населенія въ районѣ дороги вдвойнѣ дѣйствуетъ на увеличеніе количества грузовъ: во первыхъ, чрезъ приращеніе числа лицъ, производящихъ и потребляющихъ перевозимые товары; во вторыхъ, чрезъ приращеніе количества товаровъ, производимыхъ и потребляемыхъ этими лицами.

Сопоставленіе свѣдѣній о населенности съ данными о желѣзнодорожной перевозкѣ вполнѣ подтверждаетъ сдѣланный выводъ. Въ каждой изъ европейскихъ странъ, плотность то-

варнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ измѣняется въ прямомъ отношеніи съ густотой населенія въ прорѣзываемыхъ ими мѣстностяхъ. Такъ въ Пруссіи наибо́льшую плотность товарной перевозки мы видимъ на дорогахъ Köln-Mindener, Bergisch-Märkische и Rheinische, изъ которыхъ первая имѣла въ 1874 году грузовъ прямаго и внутренняго сообщенія $302._1$ тыс. центнер., вторая — $243._2$ тыс. центнер., третья — $190._1$ тыс. центнер. на километръ. Естественное объясненіе заключается въ томъ, что всѣ эти три дороги на бо́льшей части своего протяженія проходятъ по самымъ населеннымъ областямъ Пруссіи,—именно: по Рейнской провинціи, гдѣ по переписи 1871 года приходилось 7,306 человѣкъ на квадратную милю, и Вестфаліи, имѣвшей 4,839 человѣкъ на квадратную милю [29]). Въ противоположность указаннымъ дорогамъ, линія Ostbahn, которая расположена въ наименѣе населенной части королевства, именно въ провинціи Пруссіи, имѣвшей въ 1871 году всего 2,660 человѣкъ на квадратную милю, перевезла въ 1874 г. всего $33._6$ тыс. центнер. на километръ. Наконецъ, въ тѣхъ провинціяхъ, которыя занимаютъ въ ряду другихъ среднее положеніе по населенности, каковъ напримѣръ Ганноверъ (2,809 чел. на квадр. милю),— и желѣзнымъ дорогамъ принадлежитъ соотвѣтствующее среднее мѣсто по плотности товарнаго движенія: Ганноверская дорога имѣла въ 1874 году $68._9$ тыс. центнер. грузовъ на километръ.—Въ Австріи самымъ значительнымъ движеніемъ отличаются линіи, проходящія въ густо-населенной Нижне-Австрійской провинціи (Kais. Ferd. Nordbahn); наоборотъ, наименьшая плотность товарной перевозки принадлежитъ дорогамъ мало населенныхъ Тироля и Венгріи.—Тоже мы видимъ и въ Россіи. Изъ приведенной въ главѣ V таблицы поверстнаго количества внутреннихъ грузовъ оказывается, что первое мѣсто по плотности товарнаго движенія въ ряду всѣхъ русскихъ линій занимаютъ дороги Фабрично-Лодзинская и Варшавско Вѣнская; первая изъ нихъ перевезла въ 1874 г. $333._3$

[29]) Свѣдѣнія о населенности провинцій Пруссіи и Австріи взяты изъ *Brachelli* Die Staaten Europa's. 3 Aufl. Brünn. 1876.

тыс. пуд. на версту, вторая — 214.$_{310}$ тыс. пуд. на версту. Обѣ эти дороги проходятъ въ Привислянскомъ краѣ, отличающемся высшею во всей имперіи плотностью населенія; Варшавская губернія, къ которой принадлежитъ Варшавско-Вѣнская дорога, имѣетъ 3,578 человѣкъ на квадр. милю; Петроковская губернія, гдѣ проходитъ Фабрично-Лодзинская линія,—2,991 чел. на квадратную милю. За двумя указанными дорогами слѣдуютъ линіи, примыкающія къ Москвѣ и проходящія по Московской (2,777 чел. на квадр. милю) и смежнымъ съ нею губерніямъ, которыя всѣ выдаются изъ ряда другихъ по своей населенности. Напротивъ, послѣднія мѣста въ русской сѣти занимаютъ такія дороги, какъ Новгородская и Ярославско-Вологодская, изъ которыхъ первая проходитъ по губерніи, имѣющей всего 462 чел. на кв. милю, а вторая— по губерніи, гдѣ населенность не превышаетъ 133 чел. на кв. милю.

Для вполнѣ точной оцѣнки вліянія населенности надлежало бы опредѣлить число жителей въ районѣ каждой дороги, и изслѣдовать за тѣмъ, какъ отражается оно на количествѣ грузовъ. Но въ примѣненіи къ Россіи такое вычисленіе крайне затруднительно, потому что ни въ отчетахъ бо́льшей части желѣзныхъ дорогъ, ни въ какихъ-либо иныхъ изданіяхъ, нѣтъ данныхъ о томъ, на какомъ разстояніи каждая изъ желѣзныхъ дорогъ проходитъ по отдѣльнымъ губерніямъ и уѣздамъ [30]); за то для Пруссіи мы имѣемъ подъ руками превосходную работу д-ра Энгеля, въ которой, во-первыхъ, опредѣлено, по какимъ округамъ (Kreise) и уѣздамъ (Bezirke) и на какомъ разстояніи проходитъ каждая изъ желѣзнодорожныхъ линій, и затѣмъ для большинства желѣзныхъ дорогъ опредѣлено количество городскаго и сельскаго населенія въ 1½-

---

[30]) Нельзя не выразить сожалѣнія, что данныя о распредѣленіи рускихъ желѣзныхъ дорогъ по уѣздамъ, или, по крайней мѣрѣ, по губерніямъ, не помѣщаются въ «Сборникахъ», періодически издаваемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія. Подобныя свѣдѣнія, существенно важныя для многихъ вопросовъ желѣзнодорожной экономіи, составляютъ непремѣнную принадлежность ежегодныхъ оффиціальныхъ изданій по желѣзнодорожной статистикѣ во Франціи, Пруссіи и Австріи.

мильномъ районѣ [31]). Сопоставивъ съ этими данными количество грузовъ мѣстнаго и прямаго сообщенія, перевезенныхъ въ 1874 году на отдѣльныхъ линіяхъ Пруссіи, рѣзко отличающихся одна отъ другой по населенности ихъ районовъ, мы получили слѣдующіе результаты [32]):

Названіе дороги.	На километръ дороги. Количество грузовъ внутренняго и прямаго сообщенія.	Количество жителей въ $1^1/_2$-мильномъ районѣ.	Количество грузовъ, приходящееся на каждаго жителя въ районѣ дороги.
	Тыс. центнер.	Человѣкъ.	Центнеровъ.
Ostbahn.	$33._6$	997	$33._8$
Thüringer.	$68._9$	1,055	$65._9$
Breslau-Freiburger. . .	$97._1$	1,862	$52._3$
Rheinische.	$190._4$	2,329	$81._9$
Köln-Mindener. . . .	$302._1$	2,542	$119._8$

Приведенныя цифры вполнѣ наглядно показываютъ, какимъ образомъ, по мѣрѣ увеличенія населенности въ районѣ дороги, возрастаетъ и плотность товарнаго движенія. Но кромѣ того, изъ этихъ цифръ видно, что въ районахъ съ болѣе густымъ населеніемъ приходится и бо́льшая масса грузовъ на каждаго отдѣльнаго жителя. Районъ Кёльно-Минденской дороги населенъ въ $2^1/_2$ раза гуще, нежели районъ Ostbahn; соотвѣтственно тому, и количество грузовъ на каждаго жителя составляетъ въ районѣ первой — $119._8$ центн., а послѣдней — только $33._8$ центнеровъ.

31) Трудъ д-ра Энгеля помѣщенъ въ Zeitschrift des kön. preuss. statist. Büreaus. 1874 г. Heft. II и III. Д-ръ Энгель самъ сдѣлалъ попытку сопоставить данныя желѣзнодорожной перевозки съ населенностью; но онъ допустилъ ту ошибку, что изъ общаго товарнаго движенія не выдѣлилъ транзитныхъ грузовъ, которые, очевидно, не имѣютъ никакого отношенія къ мѣстнымъ районамъ. По этой причинѣ и самые выводы д-ра Энгеля оказались не вполнѣ вѣрны.

32) Количество грузовъ мѣстнаго и прямаго сообщенія опредѣлено нами по даннымъ, заключающимся въ изданіи Statistische Nachrichten von. d. preüssischen Eisenbahnen. f. 1874 г.

Помѣщаемыя ниже цифры представляютъ попытку подобнаго же вычисленія для Россіи на основаніи данныхъ о распредѣленіи нѣкоторыхъ дорогъ по губерніямъ, которыя намъ удалось частію найдти въ нѣсколькихъ отчетахъ, частію опредѣлить по картамъ:

Названіе дороги.	На версту дороги. Количество грузовъ прямаго и внутренняго сообщенія 33). Тыс. пудовъ.	Количество жителей въ районѣ дороги 34). Человѣкъ.	Количество грузовъ, приходящееся на каждаго жителя въ районѣ дороги. Пудовъ.
Новгородская	28.38	462	61
Грязе-Царицынская . . .	38.27	772	49
Динабургско-Витебская . . .	40.06	1,020	39
Новоторжская.	50.80	1,252	40
Шуйско-Ивановск. I отд. .	73.01	1,400	52
Орловско-Витебская	83.58	1,329	63
Рязанско-Козловская. . . .	105.57	1.836	57
Московско-Нижегородская. .	138.01	1,626	85
Московско-Рязанская . . .	206.31	2.478	83

Таблица показываетъ, что въ нашемъ отечествѣ обнаруживается тотъ же законъ, который мы наблюдали въ Пруссіи: чѣмъ гуще населенъ районъ желѣзной дороги, тѣмъ значительнѣе на ней плотность товарнаго движенія. Что касается количества грузовъ, приходящагося въ среднемъ выводѣ на каждаго жителя, то хотя оно и въ Россіи замѣтнымъ образомъ возрастаетъ по мѣрѣ увеличенія населенности районовъ, но возрастаніе это не столь значительно, какъ замѣченное нами въ Пруссіи. Такъ, напримѣръ, районъ Московско-Рязанской дороги населеннѣе района Грязе-Царицынской въ $3\frac{1}{2}$ раза, а между тѣмъ среднее количество грузовъ, приходящееся на каждаго жителя, въ первомъ изъ этихъ

33) Количество грузовъ прямаго и внутренняго сообщенія взято изъ таблицы, помѣщенной въ гл. V.

34) За районъ дороги для удобства вычисленія принято пространство въ 49 верстъ, равняющееся квадр. милѣ.

районовъ лишь въ 1.₇ разъ больше, нежели во второмъ. Причина этого различія заключается, по нашему мнѣнію, въ томъ, что въ малонаселенныхъ мѣстностяхъ, гдѣ остается еще много незанятыхъ земельныхъ пространствъ и нетронутыхъ естественныхъ произведеній, приростъ числа жителей до извѣстнаго предѣла можетъ не сопровождаться никакою перемѣною въ системѣ хозяйства и въ способахъ раздѣленія занятій; необходимость перехода къ высшимъ ступенямъ раздѣленія труда наступаетъ лишь съ того момента, когда населеніе увеличится до такой густоты, что оно уже не въ состояніи удовлетворять своимъ потребностямъ при прежней организаціи производства.

II. Крупные города. Дальнѣйшимъ условіемъ, замѣтно отражающимся на размѣрахъ товарнаго движенія, является существованіе крупныхъ городскихъ поселеній въ районѣ дороги. Городское населеніе, скученное на небольшомъ пространствѣ, по необходимости должно получать со стороны бо́льшую часть предметовъ своего потребленія. Пока число жителей не велико, городъ довольствуется продуктами, доставляемыми гужомъ изъ ближайшихъ его окрестностей, въ особенности, если онъ расположенъ въ плодородной мѣстности. Но разъ населенность города переходитъ извѣстныя границы, является неизбѣжная необходимость получать предметы потребленія съ отдаленныхъ рынковъ, и, слѣдовательно, прибѣгать къ помощи рельсовыхъ путей. Такимъ образомъ уже одно потребленіе городскихъ жителей вызываетъ къ перевозкѣ значительную массу грузовъ на примыкающихъ желѣзныхъ дорогахъ. Но кромѣ того, крупные города обыкновенно бываютъ средоточіями мануфактурной промышленности и торговли. Въ этомъ качествѣ, они притягиваютъ массу сырыхъ и вспомогательныхъ матеріаловъ для фабрикъ и ремеслъ, и отправляютъ обработанныя издѣлія. Чѣмъ населеннѣе городъ, тѣмъ бо́льшая масса товаровъ получается и отправляется имъ. Отсюда, при равной густотѣ населенія въ районѣ дороги, количество грузовъ, доставляемое имъ, увеличивается по мѣрѣ возрастанія процента городскаго населенія.

Нужно замѣтить, что важная роль городовъ была повсюду оцѣнена при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ. Уплотненіе желѣзнодорожныхъ сѣтей близъ крупныхъ городовъ, замѣчаемое на картѣ любой страны, наглядно доказываетъ, что разсчетъ на городскіе грузы занималъ видное мѣсто въ соображеніяхъ строителей. Въ Англіи—Лондонъ, во Франціи—Парижъ, въ Австріи—Вѣна, въ Сѣверной Германіи—Берлинъ, въ Южной Германіи—Мюнхенъ, въ Россіи—Москва,—являются какъ бы центрами всей системы желѣзныхъ дорогъ въ этихъ странахъ. Особенно замѣтна связь желѣзнодорожной сѣти съ городами во Франціи, Австріи и Россіи. Во Франціи каждая изъ шести кампаній, между которыми подѣлены тамошнія желѣзныя дороги, имѣетъ одну или нѣсколько линій, примыкающихъ къ Парижу, которыя затѣмъ лучеобразно расходятся по всей странѣ. Въ Австріи всѣ главныя линіи сходятся къ Вѣнѣ. Въ Россіи къ Москвѣ примыкаетъ шесть важнѣйшихъ въ имперіи желѣзныхъ дорогъ; ни одинъ другой пунктъ во всей нашей странѣ не имѣетъ такого обилія рельсовыхъ сообщеній, какъ Москва.

Значеніе крупныхъ городовъ для желѣзнодорожной перевозки всего яснѣе обнаруживается въ той массѣ грузовъ, которая получается и отправляется ими. Въ нижеслѣдующей таблицѣ мы сопоставляемъ для двухъ западно-европейскихъ столицъ и нѣсколькихъ русскихъ городовъ населеніе съ количествомъ отправленныхъ и полученныхъ грузовъ.

		Число жителей.	Всего по желѣзнымъ дорогамъ.		Въ среднемъ выводѣ на каждаго жителя.	
			Получено товаровъ.	Отправлено товаровъ.	Получено товаровъ.	Отправлено товаровъ.
			Тысячи пудовъ.		Пуды.	
Парижъ . .	1872 г. [35])	1,831,792	342,520	153,844	185	83
Берлинъ . .	1871 г. [36])	826,341	101,872	36,027	123	44
Москва . . .	1874 г. [37])	611,974	158.814	39,816	260	65
Варшава . .	—	288,675	39,018	14,468	129	40
Харьковъ. .	—	81,028	9,518	3,831	118	47
Тула	—	57,374	4,712	2,830	82	49
Воронежъ. .	—	44,955	3,166	3,787	70	84
Тверь . . .	—	38,248	2,376	5,712	62	150
Полтава . .	—	33,949	3,973	2,536	117	75
Владимiръ .	—	16,442	1.351	1,670	82	102

Изъ представленныхъ цифръ видно, какое громадное количество товаровъ подвозится и вывозится крупными городскими поселеніями по желѣзнымъ дорогамъ. Привозъ и отпускъ Парижа простирался въ 1872 году до 500 мил. пудовъ, что составляетъ около пятой части всей суммы грузовъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, которая исчисляется въ 2,500—3000 мил. пудовъ [38]). Москва отправила и получила въ 1874 г. 198 мил. пуд. разныхъ грузовъ, т.-е. почти четверть всего числа товаровъ, перевезенныхъ въ томъ году по мѣстному и прямому сообщенію на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ (890 мил. пуд). Даже города меньшихъ раз-

[35]) Грузы Парижа вычислены по даннымъ, помѣщеннымъ въ Journal de la Société Statistique de Paris 1877. № 1.

[36]) Привозъ и вывозъ Берлина опредѣлены по свѣдѣніямъ, опубликованнымъ въ изданіи Берлинскаго Городскаго Статистическаго Бюро; Berlin und seine Entwickelung. 6-ter Jahrgang. 189.

[37]) Грузы Москвы и другихъ русскихъ городовъ показаны по отчетамъ желѣзныхъ дорогъ.

[38]) Въ 1869 г. количество грузовъ на французскихъ дорогахъ равнялось 44 мил. тоннъ, или 2,684 мил. пудовъ (*M. Block*. Stat. de la France. II. 348).

мѣровъ, каковы, напримѣръ, Воронежъ, Варшава, Харьковъ, Полтава, вызываютъ весьма значительное передвиженіе товаровъ. Количество грузовъ, которое въ среднемъ выводѣ приходится на каждаго городскаго жителя, далеко превышаетъ норму, выше выведенную нами для городскаго и сельскаго населенія безразлично. Мы видѣли, что количество грузовъ, приходящееся на каждаго жителя въ районахъ различныхъ русскихъ дорогъ, колеблется между 39 и 83 пудами, между тѣмъ какъ каждый житель Москвы въ среднемъ выводѣ привозитъ и вывозитъ 325 пуд., каждый житель Варшавы 169 пуд. и т. д

Общая особенность товарнаго движенія въ большихъ городахъ заключается въ значительномъ численномъ перевѣсѣ привоза надъ отпускомъ. Въ Парижѣ, Берлинѣ, Москвѣ, Варшавѣ, Харьковѣ количество получаемыхъ грузовъ отъ 3 до до 4 разъ превышаетъ сумму отправляемыхъ. Этотъ фактъ естественно объясняется различіемъ въ родахъ ввозимыхъ и вывозимыхъ грузовъ. Насколько различаются по характеру товаровъ привозъ и отпускъ большихъ городовъ, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ относительно Москвы за 1874 годъ [39]).

Москва получила:

	Всѣхъ товаровъ.	Въ томъ числѣ: Дровъ и лѣса.	Хлѣба и муки.	Строител матеріал
	Т ы с я ч ъ	п у д о в ъ.		
По Московско-Рязанской.	32,205	2,218	20,357	3,422
» Московско-Брестской.	29,393	19,726	791	1,153
» Николаевской. . .	29,096	17,546	27	3,996
» Московско-Курской.	23,672	6,418	6,478	3,510
» Московско-Нижегор.	23,711	9,241	895	3.996
» Московско-Ярослав. .	21,037	11,197	1,185	5,877
Итого. . .	158,814	66,246	29,734	19,473
		115,473		

[39]) Помѣщаемая ниже таблица обнимаетъ собою грузы малой скорости и составлена на основаніи отчетовъ наименованныхъ въ ней же-

Москва отправила:

	Всѣхъ товаровъ.	Въ томъ числѣ: Товаровъ I класса.	Товаровъ II класса.	Товаровъ III клас.
	Т ы с я ч и	п у д о в ъ.		
По Московско-Рязанской.	8,162	2,696	1,101	2,158
» Московско-Брестской.	7,843	785	773	575
» Московско-Нижегор. .	7,740	3,311	2,716	306
» Николаевской. . . .	6,011	767	1,108	190
» Московско-Курской. .	5,800	1,342	1,354	2,383
» Московско-Ярослав. .	4,253	706	1,267	924
Итого. . .	39,816	9,607	8,319	6,536
			24,462	

Итакъ, изъ 159 мил. пуд. всѣхъ полученныхъ Москвою товаровъ, 115½ мил. пуд., или 72%, принадлежатъ къ разряду громоздкихъ предметовъ потребленія; первое мѣсто въ числѣ ихъ занимаютъ дрова и лѣсъ (66.₂ мил. пуд.), затѣмъ хлѣбъ и мука (29.₇ мил. пуд.) и, наконецъ, строительные матеріалы—камень, кирпичъ, известь и пр. (19 мил. пуд.). Напротивъ, главная часть отправляемыхъ товаровъ относится къ категоріи цѣнныхъ грузовъ. Изъ всѣхъ 39.₈ мил. пуд. отправленныхъ грузовъ 61½% приходится на товары, перевозимые по первымъ тремъ разрядамъ тарифа —Тоже самое нужно замѣтить и относительно другихъ крупныхъ европейскихъ городовъ. Главную статью привоза въ большіе города вездѣ занимаетъ топливо. Такъ въ Лондонъ въ 1873 году ввезено по желѣзнымъ дорогамъ 5.₁ мил. тоннъ, или 373 мил. пуд. каменнаго угля.[40]). Въ Берлинѣ въ 1871 году при-

лѣзныхъ дорогъ. Чтобы охарактеризовать грузы, отправляемые Москвою, мы указываемъ количество отпущенныхъ товаровъ первыхъ трехъ категорій по тарифу. Товары I класса перевозятся по 1/12 коп., II класса—по 1/18 коп, III класса—по 1/24 коп.; слѣдовательно, всѣ они принадлежатъ къ категоріи цѣнныхъ грузовъ.

[40]) *Cohn.* II. 102.

возъ угля по желѣзнымъ дорогамъ равнялся 3.$_8$ мил. тоннъ, или 42 мил. пуд. [41].

Мы видѣли, что наибольшая доля движенія большихъ городовъ приходится на немногіе основные предметы потребленія городскихъ жителей. Такъ какъ въ такихъ товарахъ, какъ топливо и хлѣбъ, потребленіе каждаго человѣка имѣетъ опредѣленный размѣръ, зависящій отъ физическихъ условій и потому мало измѣняющійся, то подвозъ грузовъ къ крупнымъ городамъ вообще представляетъ сравнительно малыя колебанія въ отдѣльные годы. Лондонъ, Парижъ, Москва изъ году въ годъ ввозятъ приблизительно одно и тоже количество дровъ, хлѣба, угля; если и происходятъ перемѣны этихъ количествъ, то обыкновенно въ сторону приращенія, зависящаго отъ прибавки числа жителей въ городѣ, а не въ сторону сокращенія. Нѣсколько фактовъ вполнѣ подтвердятъ это положеніе. Привозъ каменнаго угля въ Лондонъ по желѣзнымъ дорогамъ и моремъ составлялъ: въ 1868 г. 6 мил. тоннъ, въ 1869 г. — 6.$_2$ мил., въ 1870 г. — 6.$_8$ мил., въ 1872 г. — 7.$_5$, въ 1873 г. — 7.$_8$ мил. тоннъ [42]. Количество хлѣба, оставшагося въ Москвѣ, за вычетомъ вывоза, равнялось въ 1868 г. 21 мил. пуд., въ 1869 г. — 21.$_7$ мил. [43], въ 1874 г. — 23.$_4$ мил. пуд.; подвозъ топлива въ Москву простирался въ 1874 г. до 66.$_2$, въ 1875 г. до 71.$_3$ мил. пудовъ

Указанныя особенности большихъ городовъ отражаются и на товарномъ движеніи примыкающихъ къ нимъ желѣзныхъ дорогъ. Громадный привозъ и отпускъ грузовъ, обыкновенно характеризующій крупные города, имѣетъ своимъ слѣдствіемъ выходящую изъ ряду вонъ плотность движенія на подгородныхъ линіяхъ. Мы уже не разъ указывали на то, что подмосковныя дороги превосходятъ всѣ прочія части русской сѣти по массѣ мѣстныхъ грузовъ. Тогда какъ на всей

[41]) Berlin und J. Entwickelung. Jahrg. 6.—Тонна угля равняется 4 шеффелямъ; шеффель угля вѣситъ около 76 килограм. или 4 пудовъ.

[42]) *Cohn*. II 102—104.

[43]) *Чаславскій*. Хлѣбная торговля въ центральномъ районѣ Россіи. Спб. 1873 г. Часть I, стр. 217.

русской сѣти среднее полученіе мѣстныхъ грузовъ равняется 33.$_2$ тыс. пуд., а отправка 41 тыс. пуд. на версту, изъ таблицы, приведенной въ началѣ настоящей главы, видно, что на шести подмосковныхъ дорогахъ количество полученныхъ грузовъ колеблется на версту между 172 тыс. пуд. (на Московско-Рязанской) и 39 тыс. пуд. (на Московско-Брестской), а отправка между 102 тыс. пуд. (на Московско-Ярославской) и 39 тыс. пуд. (на Московско-Брестской). Самое значительное полученіе грузовъ мы встрѣчаемъ на Московско-Рязанской дорогѣ, снабжающей Москву хлѣбомъ, и на Московско-Ярославской, подвозящей дрова. Какое значеніе имѣетъ Москва для прилегающихъ къ ней линій, видно изъ того факта, что полученіе одной Москвы, равнявшееся, какъ мы видѣли, въ 1874 году 159 мил. пуд., составляетъ 67% всего числа грузовъ (237 мил.), оставшихся на подмосковныхъ дорогахъ; а отпускъ Москвы (40 мил. пуд.) входитъ 21% во все грузовое отправленіе подмосковныхъ дорогъ (192 мил. пуд.). Если на подмосковныхъ дорогахъ изъ общей суммы перевезенныхъ мѣстныхъ грузовъ исключить тѣ, которые вызваны къ передвиженію Москвою, то большая часть этихъ дорогъ, по массѣ товарной перевозки, станутъ на ряду съ прочими русскими линіями, а нѣкоторыя (напримѣръ Московско-Брестская) даже займутъ послѣднія мѣста въ русской сѣти. Такое же значеніе, какъ Москва, имѣетъ для примыкающихъ къ ней линій Варшава: Варшавою получается половина всѣхъ грузовъ, остающихся въ районѣ Варшавско-Вѣнской дороги, и $^9/_{10}$ грузовъ, прибывающихъ на Варшавско-Тереспольскую линію.

Преобладаніе въ большихъ городахъ полученій надъ отправками товаровъ сообщаетъ ту же особенность соединеннымъ съ ними дорогамъ. Перевѣсъ полученій надъ отправками есть общая черта для всѣхъ подмосковныхъ дорогъ, рѣзко отличающая ихъ отъ большинства остальныхъ линій русской сѣти. На прочихъ русскихъ дорогахъ всякій разъ, какъ мы встрѣчаемъ значительное развитіе товарныхъ полученій, мы всегда почти можемъ объяснить этотъ фактъ существованіемъ крупныхъ городовъ въ районѣ дороги. Такъ изъ дорогъ черноземной полосы, на которыхъ полученіе грузовъ въ сред-

немъ выводѣ не превышаетъ $18^1/_2$ тыс. пуд. на версту, выдается изъ ряда другихъ Орловско-Витебская, получившая мѣстныхъ грузовъ около 45 тыс. пудовъ на версту. Это явленіе прямо зависитъ отъ того, что въ Орелъ доставлено по Орловско-Витебской дорогѣ въ 1874 г. $9._7$ мил. пуд. дровъ и лѣсу, т.-е. около половины всего оставшагося на линіи количества товаровъ.

— —

ГЛАВА IX.

ГРУЗЫ МѢСТНЫХЪ РАЙОНОВЪ.

(Продолженіе).

Условія, опредѣляющія размѣры мѣстнаго товарнаго движенія. III. *Хозяйственный характеръ района.* 1. *Районъ горныхъ промысловъ.* Хозяйственныя особенности горнаго дѣла. Количество грузовъ на каменноугольныхъ дорогахъ Англіи и Германіи. Дороги, замѣчательныя по перевозкѣ каменнаго угля въ Россіи. — Зависимость отправки каменнаго угля отъ близости центровъ его потребленія и отъ свойствъ путей сообщенія.—Размѣръ и характеръ привоза грузовъ въ каменноугольные районы. — Постепенное возрастаніе перевозки на каменноугольныхъ дорогахъ и его причины. 2. *Лѣсной районъ.* Свойства лѣснаго промысла.—Размѣры перевозки лѣсныхъ продуктовъ въ Западной Европѣ и въ Россіи. Двѣ категоріи русскихъ дорогъ, перевозящихъ въ большихъ количествахъ лѣсные грузы. — Отношеніе привоза къ отпуску на лѣсныхъ дорогахъ.—Постепенное уменьшеніе грузовъ на дорогахъ лѣснаго района; примѣры изъ исторіи подмосковныхъ линій. 3. *Земледѣльческій районъ.* Различія между отдѣльными странами Европы по движенію хлѣбныхъ грузовъ. — Дороги черноземной полосы, какъ типъ земледѣльческихъ линій въ Россіи. Размѣръ отправки хлѣбовъ на этихъ дорогахъ; его зависимость отъ населенности и плодородія примыкающихъ мѣстностей.—Количество и характеръ грузовъ, получаемыхъ въ земледѣльческомъ районѣ; размѣры полученія хлѣбныхъ грузовъ, лѣсныхъ матеріаловъ, мануфактурныхъ и колоніальныхъ товаровъ и причины замѣчаемыхъ въ этомъ отношеніи различій на отдѣльныхъ линіяхъ.—Колебанія грузовъ на земледѣльческихъ дорогахъ по годамъ. Зависимость отправки хлѣбовъ отъ размѣровъ урожая и отъ перемѣнъ во внутреннемъ и заграничномъ спросѣ на хлѣбъ; вліяніе неурожаевъ 1869 и 1872 года, франко-прусской войны и торговаго застоя 1874 и 1875 годовъ на движеніе хлѣбовъ по черноземнымъ дорогамъ. Зависимость привоза обратныхъ грузовъ въ земледѣльческій районъ отъ размѣровъ отправки хлѣба. 4. *Фабричный районъ.* Его экономическія особенности.—Преобладаніе привоза надъ отпускомъ на дорогахъ фабричнаго района.—Размѣры товарнаго движенія на фабрич-

ныхъ дорогахъ въ Западной Европѣ и въ Россіи.—Условія, опредѣляющія привозъ топлива, хлѣба и сырыхъ матеріаловъ въ фабричные районы. — Перемѣны въ товарномъ движеніи на дорогахъ фабричнаго района.

Предшествующее изслѣдованіе выяснило зависимость размѣровъ мѣстнаго товарнаго движенія отъ двухъ свойствъ района дороги: отъ его населенности и отъ существованія крупныхъ городскихъ поселеній въ его предѣлахъ. Но двумя указанными свойствами района еще не исчерпывается сумма условій, опредѣляющихъ количество мѣстныхъ грузовъ. Статистическія данныя показываютъ, что нерѣдко, при одной и той же густотѣ населенія, при одинаковомъ отношеніи городскаго населенія къ сельскому въ полосахъ, прорѣзываемыхъ желѣзными дорогами, масса грузовъ на этихъ послѣднихъ представляетъ крупныя различія. Въ Пруссіи районы дорогъ Bergisch-Märkische и Thüringer почти вполнѣ сходны въ отношеніи двухъ указанныхъ свойствъ; плотность населенія въ $1^1/_2$-мильной полосѣ на первой изъ дорогъ равняется 1,011 человѣкъ, на второй — 1,055; городское населеніе входитъ въ эту цифру на первой дорогѣ $66._7\%$, на второй—58% [1]). Между тѣмъ по размѣрамъ мѣстнаго товарнаго движенія двѣ упомянутыя дороги представляютъ громадное различіе: дорога Bergisch-Märkische перевезла въ 1874 году по прямому и внутреннему сообщенію 248 тыс. центнеровъ, а дорога Thüringer только $32._5$ тыс. центнеровъ на километръ [2]). Въ Россіи районъ Московско-Ярославской дороги, если исключить Москву, мало отличается по населенности и проценту городскаго населенія отъ пространства, примыкающаго къ Рыбинско-Бологовской дорогѣ, а между тѣмъ первая изъ этихъ дорогъ отправила въ 1874 году мѣстныхъ грузовъ $102._7$ тыс. пуд., а вторая только 19 тыс. пуд. на версту [3]).—Объясненіе подобныхъ неравенствъ заключается въ характерѣ промышленныхъ занятій населенія въ районѣ до-

---

[1]) *Engel.* Zeitschr. d. kön. preuss. stat. Büreaus. 1874. 318.
[2]) Stat. Nachricten f. 1874.
[3]) См. табл. въ началѣ гл. VIII. стр. 186 и 187.

роги. Житель каменноугольной области, по самому роду производимыхъ имъ продуктовъ, отправитъ на желѣзную дорогу несравненно бо̀льшую массу грузовъ, нежели житель земледѣльческаго района; этотъ послѣднiй въ свою очередь дастъ больше работы желѣзной дорогѣ, нежели обитатель фабричной области. Бросающаяся въ глаза разница въ количествѣ грузовъ на приведенныхъ выше двухъ прусскихъ и двухъ русскихъ дорогахъ становится понятною, какъ скоро мы примемъ во вниманiе, что дорога Bergisch-Märkische примыкаетъ къ нѣсколькимъ каменноугольнымъ и горнозаводскимъ бассейнамъ [1]), между тѣмъ какъ Thüringer проходитъ по земледѣльческой и отчасти фабричной полосѣ;—что Московско-Ярославская линiя перевозитъ преимущественно лѣсные грузы, тогда какъ Рыбинско-Бологовская отправляетъ небольшое количество хлѣбныхъ и другихъ болѣе цѣнныхъ продуктовъ.— Промышленный характеръ района налагаетъ свой отпечатокъ на все движенiе товарнаго обмѣна въ его предѣлахъ; одна мѣстность какъ отправляетъ, такъ и получаетъ малоцѣнные громоздкiе грузы, слѣдовательно вдвойнѣ питаетъ дорогу; другая мѣстность отправляетъ громоздкiе грузы, а получаетъ цѣнные; третья, наконецъ, отправляетъ небольшое количество цѣнныхъ издѣлiй, но за то получаетъ массу громоздкихъ товаровъ: все зависитъ отъ преобладающаго рода занятiй жителей. Даже направленiе перемѣнъ, замѣчаемыхъ въ количествѣ грузовъ въ отдѣльные годы существованiя желѣзной дороги, находится въ замѣтной связи съ родомъ промышленныхъ занятiй въ ея районѣ; грузы одного района изъ года въ годъ ровно и постепенно возрастаютъ; грузы другаго района столь же ровно и постепенно уменьшаются; грузы третьяго района измѣняются въ различные годы то въ ту, то въ другую сторону рѣзкими скачками.

Такимъ образомъ различiя въ хозяйственномъ характерѣ района занимаютъ видное мѣсто въ ряду условiй мѣстнаго

---

[1]) Одного каменнаго угля было перевезено этою дорогой въ 1875 г. около 450 мил. пуд. (7.5 тоннъ), что составляетъ больше половины всего числа грузовъ (13.9 мил. тоннъ). Deutsche Eisenbahn-statistik f. 1875. S. 66.

грузоваго движенія, и не могутъ быть обойдены въ нашемъ изслѣдованіи. Не въ состояніи будучи, частію по недостатку матеріаловъ, а частію по самому роду настоящаго сочиненія, разсмотрѣть всѣ главные промыслы страны и оцѣнить ихъ вліяніе на перевозку, мы ограничиваемъ свою задачу слѣдующимъ. Мы сводимъ разнообразныя промышленныя особенности желѣзнодорожныхъ районовъ къ нѣсколькимъ основнымъ, рѣзко различающимся между собою типамъ, и изслѣдуемъ, какъ отражаются особыя свойства каждаго изъ этихъ типовъ, во первыхъ, на общемъ количествѣ желѣзнодорожныхъ грузовъ, во вторыхъ, на размѣрѣ и взаимномъ отношеніи товарныхъ отправокъ и полученій, и въ третьихъ, на количествѣ грузовъ по годамъ. Такихъ типовъ мы насчитываемъ четыре: а) районъ горныхъ промысловъ; б) лѣсной районъ; в) земледѣльческій районъ, и г) фабричный районъ.

1) Районъ горныхъ промысловъ.

Горное дѣло отличается отъ другихъ отраслей промышленности нѣсколькими признаками, важными для желѣзнодорожной экономіи. Изъ всѣхъ промысловъ оно даетъ, сравнительно съ количествомъ занятыхъ рабочихъ рукъ, наибольшую по вѣсу массу продуктовъ. Въ Германской имперіи, по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ за 1870 годъ, среднимъ числомъ на каждаго занятаго работника было добыто продуктовъ: въ каменноугольныхъ копяхъ 4,230 центн. (13 тыс. пуд.), въ желѣзныхъ рудникахъ 2,810 центн., въ соляномъ промыслѣ 3,240 центн. [5]). Ни въ какомъ иномъ родѣ производства не можетъ быть и рѣчи о сколько-нибудь подходящихъ къ этимъ цифрамъ количествахъ продуктовъ.—Съ другой стороны изъ громадной массы получаемыхъ въ горныхъ промыслахъ продуктовъ лишь ничтожная доля потребляется на мѣстѣ производства. Тогда

---

[5]) Въ 1870 г. въ Германіи 125 тыс. рабочихъ добыли 528 мил. центн. каменнаго угля, 24 тыс. рабочихъ—58½ мил. центн. желѣзныхъ рудъ, $4._6$ тыс. рабочихъ — $14._6$ мил. центн. соли. Wiener Weltausstellung. Amtlicher Katalog des deutschen Reichs. Berlin 1873. XXII—XXIII.

какъ, напримѣръ, каждый земледѣльческій работникъ долженъ истратить въ теченіе года на продовольствіе себя и семьи отъ половины до трети собраннаго имъ хлѣба, работникъ въ каменноугольномъ промыслѣ потратитъ на себя не болѣе сотой части добытаго имъ продукта [6]). Горное дѣло по самой его природѣ можетъ вестись не иначе, какъ въ цѣляхъ обмѣна.— Наконецъ горное дѣло обыкновенно сосредоточиваетъ на небольшой площади, изобилующей полезными минералами, значительную массу рабочихъ рукъ; тысячи лицъ размѣщаются въ районѣ горныхъ производствъ нерѣдко на пространствѣ какихъ нибудь двухъ-трехъ квадратныхъ верстъ.

Указанныя черты горнаго промысла, въ связи съ неотложной необходимостью въ его продуктахъ, послужили поводомъ къ устройству въ горныхъ районахъ искусственныхъ путей сообщенія въ такое время, когда въ остальныхъ частяхъ западно-европейскихъ странъ еще не дѣлалось къ тому никакихъ попытокъ. Въ Англіи первыя конно-желѣзныя дороги были устроены въ каменноугольныхъ мѣстностяхъ; уже въ 1801 году насчитывалось 18 географическихъ миль такихъ дорогъ; въ 1819 году пошли на нихъ въ ходъ первичной формы локомотивы [7]). Въ Германіи въ каменноугольномъ бассейнѣ Рура и Сары въ 1826 году существовало 8 миль желѣзныхъ дорогъ. Во Франціи въ тѣхъ же цѣляхъ была сооружена первая по времени желѣзнодорожная линія отъ St. Étienne до Andrezieux. Въ Австріи первая дорога (Гмунденъ-Линцъ-Будвейская) служила для перевозки соли [8]).—И это понятно. Въ горныхъ районахъ нѣкоторыхъ европейскихъ странъ спросъ на услуги желѣзныхъ дорогъ настолько великъ, что никакія иныя мѣстности не представляютъ въ

---

6) По оффиціальнымъ даннымъ въ Великобританіи идетъ на домашнее потребленіе $18^1/_2$ мил. тоннъ угля (*Kolb.* Statist. 7-te Auflage 437), что даетъ около $^1/_2$ тонны на каждаго жителя; а такъ какъ средній составъ семьи въ Англіи около 4.4 человѣкъ, то выходитъ на семью 2 тонны или около 124 пуд.

7) *Haushofer* Eisenbahn-Geographie. 47.

8) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1870. № 13. S. 224.

этомъ отношеніи ничего подобнаго. При тѣхъ нормахъ товарнаго движенія, къ которымъ мы привыкли въ своей странѣ, трудно даже представить себѣ ту колоссальную массу грузовъ, какую даютъ для желѣзныхъ дорогъ въ Англіи и Германіи каменноугольные районы. Въ Англіи компанія North Eastern, главная линія которой проходитъ по важнѣйшимъ въ странѣ каменноугольнымъ областямъ Ньюкэстля и Дарлингтона, перевезла въ 1874 году 24,319 тыс. тоннъ минеральныхъ грузовъ, главнымъ образомъ каменнаго угля [9]). Эта цифра, равняющаяся 1,504 мил. пудовъ, превышаетъ количество грузовъ, перевезенныхъ въ томъ же 1874 году всѣми русскими желѣзными дорогами въ совокупности. Правда, ни одна другая дорога Англіи не владѣетъ такою массой минеральныхъ грузовъ, но тѣмъ не менѣе компаніи Great Western и Midland перевозятъ ихъ ежегодно около 10 мил. тоннъ каждая. На всей англійской сѣти количество минеральныхъ грузовъ достигаетъ цифры 110 мил. тоннъ или 6,875 мил. пуд. и составляетъ около 47% всего числа желѣзнодорожныхъ грузовъ.—Такое же изобиліе грузовъ видимъ мы на каменноугольныхъ дорогахъ Германіи. Мы нѣсколько разъ имѣли случай приводить въ примѣръ дорогу Bergich-Märkische, какъ стоящую на первомъ мѣстѣ во всей Германской сѣти по товарному движенію. Бо́льшая часть грузовъ этой дороги берется съ небольшой площади въ Вестфаліи близъ Эссена и Мюльгейма, носящей названіе Горно-Мархійскихъ каменноугольныхъ горъ (Bergisch-Märkische Kohlengebirge) [10]). Изъ той же области беретъ свои минеральные грузы Кёльно-Минденская дорога, которая въ 1875 году перевезла угля 4,507 тыс. тоннъ, т.-е. около 300 мил. пудовъ. Не менѣе значительное количество грузовъ доставляетъ примыкающимъ желѣзнымъ дорогамъ каменноугольный бассейнъ Сары. Еще Фр. Листъ въ рядѣ статей доказывалъ настоятельную необходимость рельсоваго пути по этой мѣстности, принадлежащей къ богатѣйшимъ каменноугольнымъ обла-

[9]) Railway Returns for 1874. 60.
[10]) *Haushofer* 99.

стямъ Европы, но въ его время не имѣвшей никакого промышленнаго значенія [11]). Предсказанія Листа сбылись. Каменноугольный бассейнъ Сары доставилъ небольшой Сарбрюкенской дорогѣ въ 1875 году 3,529 тыс. тоннъ или около 215 мил. пудовъ. Копи Силезіи снабдили Верхне-Силезскую дорогу въ 1875 году 3,467 тыс. тоннъ угля. Въ Австріи знаменитыя Богемскія залежи близъ Теплица даютъ небольшой линіи Aussig-Teplitzer (91 килом.) 2,350 тоннъ каменнаго угля, такъ что по плотности товарнаго движенія, простирающейся почти до $1^1/_2$ мил. пудовъ на версту, она занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ Европѣ.

Въ Россіи, несмотря на богатыя каменноугольныя и рудныя залежи, перевозка минеральныхъ продуктовъ пока еще занимаетъ на желѣзныхъ дорогахъ незначительное мѣсто. На русскихъ дорогахъ, относительно которыхъ имѣются свѣдѣнія въ недавно опубликованномъ сборникѣ Министерства Путей Сообщенія, въ 1874 году было отправлено каменнаго угля 75,305 тыс. пуд. Каменный уголь составляетъ довольно важную статью перевозки на слѣдующихъ линіяхъ:

Козловско-Воронежско-Ростовской. .	16,809	тыс.	пуд.
Варшавско-Вѣнской.	14,185	»	»
Курско-Харьковско-Азовской. . . .	11,500	»	»
Константиновской [12]).	4,911	»	»
Фабрично-Лодзинской	4,792	»	»
Варшавско-Бромбергской.	3,845	»	»
Риго-Динабургской.	3,386	»	»
Ряжско-Вяземской	3,276	»	»
Динабурго Витебской	3,122	»	»

На остальныхъ линіяхъ отправлено угля менѣе 3 мил. пуд. Такимъ образомъ сколько-нибудь значительныхъ размѣровъ передвиженіе угля достигаетъ лишь на первыхъ трехъ дорогахъ. Но изъ этихъ дорогъ Варшавско-Вѣнская перевозитъ почти

[11]) Выдержки изъ статей Листа приведены у *Reden*. Deutschlands Eisenbahnen. 2301.

[12]) По отчету Константиновской дороги за 1874 г. Табл. 18.

исключительно заграничный уголь; тоже нужно сказать о Лодзинской, Варшавско-Бромбергской и Риго-Динабургской; такъ что изъ всѣхъ перечисленныхъ дорогъ собственно къ каменноугольнымъ районамъ примыкаютъ только Козловско-Воронежско-Ростовская, Курско-Харьковско-Азовская, Константиновская и Ряжско-Вяземская дороги. Первыя двѣ изъ этихъ дорогъ берутъ уголь съ Донецкаго бассейна. Воронежско-Ростовская дорога проходитъ чрезъ извѣстныя Грушевскія копи и отправляетъ всю массу каменнаго угля съ трехъ, расположенныхъ одна за другою, станцій—Шахтной, Грушевской и Атюктинской; первая изъ этихъ станцій отправила въ 1874 г. $9._2$ мил. пуд. угля, вторая—$2._6$ мил. пуд., третья—$2._4$ мил. пуд. [13]. Курско-Харьковско-Азовская линія беретъ свой уголь изъ Бахмутскихъ копей на станціяхъ Никитовкѣ ($3._6$ мил. пуд.) и Харцызской ($1._9$ мил. пуд.), а главнымъ образомъ получаетъ съ Константиновской дороги ($4._4$ мил. пуд.) [14]. Изъ того же бассейна беретъ свои грузы Константиновская дорога, которая отправляетъ большую часть угля съ двухъ станцій: Юзова ($3._1$ мил. пуд.) и Петровскаго ($1._4$ мил. пуд.). Наконецъ, Ряжско-Вяземская дорога получаетъ свои грузы изъ Чулковскихъ копей близъ Скопина ($2._5$ мил. пуд.) [15].— Хотя такимъ образомъ количество каменноугольныхъ грузовъ на нашихъ дорогахъ въ настоящее время очень невелико, но примѣръ заграничныхъ каменноугольныхъ дорогъ, на которыхъ перевозка угля усилилась въ сравнительно короткое время, заставляетъ предполагать, что и перечисленнымъ русскимъ линіямъ со временемъ предстоитъ большая будущность.

Количество грузовъ, доставляемыхъ желѣзнымъ дорогамъ каменноугольнымъ райономъ, зависитъ не столько отъ степени богатства самыхъ копей, сколько отъ существованія вблизи ихъ крупныхъ центровъ потребленія угля. Каменный уголь, по своей малоцѣнности, не выноситъ отдаленной перевозки, и потому не будетъ вовсе добываться, если

---

[13]) Отчетъ Козловско-Воронежско-Ростовской дороги за 1874 годъ. Табл. № 17.

[14]) Отчетъ Курско-Харьковско-Азовской дороги. Табл. № 32.

[15]) Отчетъ Ряжско-Вяземской дороги за 1874 г.

не можетъ быть потребленъ въ извѣстномъ недалекомъ разстояніи отъ копей. Главная причина громадной каменноугольной перевозки на указанныхъ выше дорогахъ западныхъ провинцій Пруссіи заключается въ томъ, что эти провинціи отличаются густымъ населеніемъ и развитіемъ фабричной промышленности: большая часть угля на этихъ дорогахъ остается въ собственныхъ ихъ районахъ [16]). — Объясненіемъ сравнительно малаго движенія угля на нашихъ дорогахъ, примыкающихъ къ донецкому бассейну, служитъ полное отсутствіе въ тѣхъ мѣстахъ крупныхъ населенныхъ пунктовъ и фабричной промышленности; почти весь уголь, отправляемый Козловско-Воронежскою и Курско-Харьковско-Азовскою дорогами, идетъ не на мѣстныя надобности, а отправляется въ Ростовъ для потребностей тамошняго пароходства [17]). Эта малонаселенность и низкое развитіе экономической культуры въ примыкающихъ мѣстностяхъ долго еще будутъ служить препятствіемъ къ увеличенію каменноугольной перевозки на южныхъ дорогахъ. Напротивъ, мѣстности съ густымъ населеніемъ и развитою фабричной промышленностью, каковы нѣкоторыя губерніи Привислянскаго края, даже у насъ притягиваютъ значительную массу угля изъ отдаленныхъ заграничныхъ копей (по Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской дорогамъ).

Къ этому коренному условію, опредѣляющему размѣръ перевозки каменноугольныхъ грузовъ, присоединяется еще другое, — свойство путей сообщенія. Ни одинъ родъ грузовъ не находится въ такой непосредственной зависимости отъ стоимости перевозки, какъ каменный уголь, и потому ни въ одномъ родѣ производства улучшеніе путей не вызываетъ столь рѣзкаго и замѣтнаго переворота. Въ бассейнѣ Сары,

16) Такъ на дорогѣ Bergisch-Märkische изъ 7.4 мил. тоннъ отправленнаго каменнаго угля 5 мил. тоннъ потреблено въ предѣлахъ самой дороги. Даже на короткой Австрійской Aussig-Teplitzer дорогѣ 546 тыс. тоннъ потреблено въ ея собственномъ районѣ. Deutsche Eisenbahn-Statistik. 68.

17) Изъ 16 мил. пуд. каменнаго угля, перевезеннаго въ 1874 г. Козловско-Воронежскою дорогой, получили: Ростовъ 11 мил. пуд. и Аксай 1.5 мил. пуд. Отчетъ Козлов.-Ворон. дор. Табл. 36.

который, какъ мы видѣли, даетъ теперь одной Сарбрюкенской дорогѣ 250 мил. пуд. угля, во время Фр. Листа, 35 лѣтъ тому назадъ, добывалось ничтожное количество (около 3 мил. центнер.) угля. Производство каменнаго угля въ районѣ Теплицкой дороги можно сказать впервые создано проведеніемъ рельсоваго пути [18]). Введеніе на каменный уголь пониженнаго тарифа (Einpfennig-Tarif) дало огромный толчокъ всему каменноугольному производству Германіи.

Отличительная черта каменноугольнаго района заключается въ томъ, что онъ большею частію не только отпускаетъ, но и притягиваетъ громоздкіе грузы, вслѣдствіе чего на дорогахъ этого района достигаютъ обширныхъ размѣровъ какъ отправка, такъ и прибытіе товаровъ. Это явленіе замѣчено вездѣ, гдѣ дороги прорѣзываютъ мѣстность чистаго каменноугольнаго типа. Что отправленіе на каменноугольныхъ дорогахъ велико, это, при громоздкости ихъ грузовъ, понятно само собою; но оказывается, что въ каменноугольномъ районѣ и прибытіе грузовъ достигаетъ весьма крупнаго размѣра. Такъ небольшая Сарбрюкенская дорога получила въ 1874 г. болѣе 700 тыс. тоннъ товаровъ по пониженному тарифу, тогда какъ сама отправила такихъ товаровъ только 320 тыс. тоннъ [19]). На Теплицкой дорогѣ во всѣхъ родахъ грузовъ, за исключеніемъ каменнаго угля, полученіе также въ значительной степени превышаетъ отправку. Не менѣе ясно обнаруживается эта черта на нашихъ дорогахъ. Такъ Константиновская желѣзная дорога, представляющая на нашей сѣти наиболѣе чистый типъ каменноугольной линіи, получила на протяженіи 85 верстъ въ 1875 г. 1,985 тыс. пуд. грузовъ, что даетъ 23 тыс. пуд. на версту; въ частности главная по отправленію каменноугольныхъ грузовъ станція этой дороги, Юзово, при 3,841 т. пуд. отправленныхъ грузовъ, получила 736 тыс. пуд. разныхъ товаровъ, преимущественно дровъ, лѣсныхъ матеріаловъ (347

---

[18]) Эта дорога, проведенная въ 1858 г., въ 1859 г. перевезла всего 2.5 мил. центн. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1872. № 41.

[19]) Deutsche Eisenbahn-Statistik. 179.

тыс. пуд.), хлѣба и муки (120 тыс. пуд.) [20]). — Значительный привозъ на каменноугольныхъ дорогахъ, кромѣ концентраціи мѣстнаго рабочаго населенія на небольшомъ пространствѣ, уравнивающей каменноугольный округъ съ фабричнымъ, зависитъ отъ самаго географическаго расположенія горныхъ промысловъ. Добываніе минераловъ обыкновенно сосредоточивается въ гористыхъ мѣстностяхъ, рѣдко отличающихся плодородіемъ, между тѣмъ какъ земледѣліе большею частію располагается въ долинахъ.

Что касается до перемѣнъ въ количествѣ грузовъ на каменноугольныхъ дорогахъ въ разные періоды ихъ существованія, то въ этомъ отношеніи повсюду замѣчается одна общая черта: движеніе на такихъ дорогахъ постоянно и правильно прибавляется изъ года въ годъ. Возрастающее населеніе, а въ особенности развивающаяся подъ вліяніемъ дешеваго топлива промышленность постепенно увеличиваютъ спросъ на продукты горной области, который толкаетъ впередъ и производство. Горное дѣло, по его природѣ, не представляетъ никакихъ естественныхъ препятствій къ расширенію производства. Если каменноугольныя или рудныя залежи отличаются достаточнымъ изобиліемъ полезныхъ минераловъ,—а обыкновенно лишь при этомъ условіи и начинается ихъ разработка,—то прибавка новыхъ рабочихъ рукъ и приливъ новыхъ капиталовъ могутъ въ короткій срокъ увеличить до какого-угодно предѣла добываніе минераловъ. Съ другой стороны, конкурренція,—эта обычная причина искусственнаго отвлеченія грузовъ отъ желѣзныхъ дорогъ, почти не имѣетъ мѣста на линіяхъ горнаго района; громоздкіе горные грузы обречены преимущественно на мѣстное движеніе, въ которомъ, какъ мы указывали ранѣе, соперничество между дорогами встрѣчается весьма рѣдко.

Постепенное и ровное развитіе товарной перевозки на дорогахъ горныхъ районовъ есть явленіе, наблюдаемое повсюду. Вотъ нѣсколько фактовъ изъ исторіи нѣмецкихъ каменноугольныхъ дорогъ. На Верхне-Силезской дорогѣ товарное

---

[20]) Отчетъ Константинов. желѣз. дороги за 1874 годъ, табл. № 16.

движеніе равнялось: въ 1843 г. 0.$_2$ мил. центнер., въ 1852 г. 6.$_8$ мил. центнер., въ 1860 г. 19.$_1$ мил. центнер. [21]), въ 1869 г. 65.$_9$ мил. центнер., въ 1874 г. 105 мил. центнеровъ: въ теченіе 23 лѣтъ съ 1852 года перевозка грузовъ возрасла въ 15 разъ. Дорога Bergisch-Märkische перевезла въ 1849 г. товаровъ 2 мил. центн., въ 1852 г. 5$^1/_2$ мил. цен. [22]), а въ 1874 г. 278 мил. центнеровъ. На Сарбрюкенской дорогѣ, которая теперь передвигаетъ до 80 мил. центнеровъ одного каменнаго угля, въ 1861 году перевозка угля равнялась всего 0.$_7$ мил. центнеровъ.—Постепенное возрастаніе грузовъ замѣчается и на русскихъ дорогахъ, примыкающихъ къ каменноугольнымъ залежамъ. Такъ на участкѣ Козловско-Воронежско-Ростовской дороги отъ Грушевскихъ копей до Ростова было перевезено угля [23]): въ 1864 году 1.$_7$ мил. пуд., въ 1866 г.—4.$_2$ мил., въ 1868 г.—6 мил., въ 1870 г.—8 мил., въ 1872—12.$_3$ мил., въ 1874 г.—16.$_8$ мил. пудовъ. На Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ перевозка угля равнялась [23]): въ 1870 г. 0.$_3$ мил. пудовъ, въ 1871 г.—1.$_6$ мил., въ 1872—2.$_6$ мил., въ 1873 г. — 8.$_2$ мил., въ 1874 г. — 11.$_3$ мил. пудовъ. Такимъ образомъ и на русскихъ каменноугольныхъ линіяхъ, несмотря на кратковременность ихъ существованія и невыгодное географическое положеніе залежей угля, замѣчается столь же быстрый ростъ движенія какъ и на заграничныхъ дорогахъ такого же характера. Предѣлъ этому росту можетъ быть положенъ только истощеніемъ копей; но срокъ замѣтнаго истощенія въ большинствѣ случаевъ настолько отдаленъ отъ настоящаго момента, что можетъ вовсе не приниматься во вниманіе при нашихъ разсчетахъ.

---

[21]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1862. № 33.

[22]) *Reden*. 826.

[23]) По отчетамъ Курско-Харьковскс-Азовской дороги за соотвѣтствующіе годы.

[24]) Цифры взяты; за періодъ 1864—1868 г. изъ Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ Россіи 1867 и 1868 г.; за дальнѣйшіе годы изъ отчетовъ сначала Воронежско-Ростовской, а затѣмъ Козловско-Воронежско-Ростовской дороги.

2. Лѣсной районъ.

Дороги, проходящія въ лѣсной области, по громоздкости главнаго ихъ груза, имѣютъ сходство съ каменноугольными. Въ лѣсномъ промыслѣ человѣческій трудъ, также какъ и въ горномъ дѣлѣ, сводится къ простому овладѣнію готовыми дарами природы, вслѣдствіе чего въ результатѣ работы получается громадное по объему и вѣсу, но относительно малое по цѣнности количество продуктовъ. Отсюда въ тѣхъ странахъ, гдѣ древесное топливо еще не вытѣснено минеральнымъ, дороги лѣсныхъ районовъ отличаются такимъ же обиліемъ грузовъ, какъ и линіи, примыкающія къ горнымъ областямъ. Но къ разряду подобныхъ странъ во всей Европѣ въ настоящее время можетъ быть отнесена почти только одна Россія. Въ большей части Западной Европы лѣса занимаютъ теперь, сравнительно съ числомъ жителей, столь малую площадь, что они уже не могутъ снабжать населеніе топливомъ, а являются источникомъ одного строительнаго матеріала. Потому на западноевропейскихъ желѣзныхъ дорогахъ мы видимъ вообще малое развитіе перевозки лѣсныхъ продуктовъ, въ особенности же дровъ. Такъ въ Германіи въ 1869 г. ни на одной изъ желѣзныхъ дорогъ перевозка дровъ не достигала 300 тыс. центнеровъ, или 1 мил. пудовъ. Если нѣкоторыя дороги и перевозятъ довольно большое количество лѣсныхъ грузовъ, то эти послѣдніе принадлежатъ исключительно къ разряду строительныхъ матеріаловъ. Перевозка строительныхъ матеріаловъ составляла на дорогахъ: Bergisch-Märkische $4._{5}$ мил. центнеровъ, Кёльно-Минденской $4._{1}$ мил. центн., Верхне-Силезской $2._{7}$ мил. центн., Ганноверской $2._{3}$ мил. центн. [25]).—Эти цифры представляются незначительными сравнительно съ массой лѣсныхъ продуктовъ, перемѣщаемой русскими дорогами. На 40 русскихъ дорогахъ въ 1874 году перевезено $192._{7}$ мил. пудовъ лѣсныхъ грузовъ, изъ числа

---

25) *R. Simson*. Beiträge zur Handels-und Verkehrs-Statistik des Deutschen Reichs. Berlin. 1871.

которыхъ болѣе 100 мил. пудовъ приходилось на дрова. Особенно выдаются по передвиженію лѣсныхъ грузовъ слѣдующія русскія дороги [26].

	Перевезли лѣсныхъ грузовъ:	Въ томъ числѣ:		
	[illegible]	[illegible]	[illegible] для [illegible]	[illegible] на [illegible]
	Милліоны пудовъ.			Тыс. пуд.
Московско-Брестская . . .	21.8	20.7	1.1	17.3
Николаевская	19.6	10.4	9.2	32.8
Варшавско-Вѣнская. . . .	17.8	1.5	16.3	54.8
Орловско-Витебская. . . .	17.2	11.3	5.9	35.3
Московско-Ярославская . .	15.8	12.3	3.5	58.3
Московско-Нижегородская .	15	12.2	2.8	36.6
Московско-Курская	11.6	6.5	5.1	23.1
Кіево-Брестская	8.6	—	—	10.7
Волго-Донская	8	—	—	109.5
Петербурго-Варшавская . .	7.3	5.3	2	6
Московско-Рязанская . . .	6.1	—	—	25.2
Рязанско-Козловская . . .	4.2	—	—	21.3
Харьково-Николаевская . .	3.9	1.3	2.6	6.5
Варшавско-Тереспольская .	3.3	2.9	0.4	16.6
Одесская.	3.1	1.4	1.7	3.2
Шуйско-Ивановская II отд.	2.9	2.5	0.4	33.4
Балтійская.	2.8	1.8	0.9	6
Курск.-Харьк.-Азовской . .	2.7	0.6	2.1	3.5
Риго-Динабургская	2.5	2	0.5	11.7
Фабрично-Лодзинская . . .	0.7	1.5	0.2	27

Относительное количество лѣсныхъ грузовъ на отдѣльныхъ дорогахъ зависитъ не столько отъ величины предложенія, сколько отъ размѣровъ спроса на лѣсные продукты въ

[26]) Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія. Спб. 1877. Приложеніе къ таблицѣ IV. Б. б.

предѣлахъ района дорогъ. Лѣсные грузы, подобно каменному углю, не могутъ перевозиться на отдаленныя разстоянія; поэтому значительное ихъ движеніе мы видимъ лишь на такихъ линіяхъ, которыя, захватывая лѣсные районы, въ тоже время примыкаютъ къ крупнымъ центрамъ промышленности и населенія. Приведенныя сейчасъ цифры показываютъ, что наибольшая лѣсная перевозка существуетъ на дорогахъ, примыкающихъ или къ крупнымъ городамъ,—каковы прежде всего подмосковныя, и затѣмъ Петербурго-Варшавская, Варшавско-Тереспольская, Орловско-Витебская, Риго-Динабургская,—или же къ фабричнымъ районамъ,—каковы, кромѣ нѣкоторыхъ изъ подмосковныхъ, Шуйско-Ивановская и Фабрично-Лодзинская дороги. Лѣсные грузы дорогъ этой категоріи характеризуются, какъ мы видѣли, громаднымъ перевѣсомъ дровъ надъ строительными матеріалами. Какъ великъ спросъ крупныхъ городовъ на дрова, можно судить по примѣру Москвы, которая ввезла по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году 66 мил. лѣсныхъ грузовъ, т.-е. почти треть всего количества ихъ на цѣлой русской сѣти. Размѣръ спроса фабричныхъ мѣстности обнаруживается на примѣрѣ Иваново-Вознесенскаго посада, получившаго въ 1874 году по II отдѣленію Шуйско-Ивановской дороги 2,474 тыс. пудовъ дровъ и по I отдѣленію той же дороги 582 тыс. пудовъ [27]).—Съ другой стороны сильный спросъ на лѣсные грузы существуетъ у насъ въ степной части черноземной полосы, которая, не имѣя собственныхъ лѣсовъ, по необходимости привлекаетъ изъ другихъ мѣстностей строительные матеріалы. Такъ главный грузъ Волго-Донской дороги состоитъ изъ лѣса, перевозимаго съ Волги въ степи, примыкающія къ Дону и его притокамъ. Строительный матеріалъ составляетъ, какъ показываютъ приведенныя выше цифры, довольно крупную статью перевозки и на другихъ дорогахъ степной полосы, напримѣръ Харьково-Николаевской, Курско-Харьково-Азовской.—Какъ скоро желѣзная дорога не принадлежитъ ни къ той, ни къ другой категоріи, т.-е. не примыкаетъ ни къ крупнымъ городскимъ

27) Отчетъ Шуйско-Ивановской дороги за 1874 г. Табл. № 14 и 15.

поселеніямъ, ни къ безлѣснымъ черноземнымъ губерніямъ, то хотя бы она обладала богатѣйшими лѣсами въ своемъ районѣ, она не будетъ имѣть лѣсныхъ грузовъ; наглядное доказательство тому представляютъ дороги Ярославско-Вологодская и Новгородская, которыя проходятъ по губерніямъ, выдающимся изъ всѣхъ другихъ по изобилію лѣсовъ, но тѣмъ не менѣе почти вовсе не перевозятъ лѣсныхъ продуктовъ

На желѣзныхъ дорогахъ, которыя совмѣщаютъ въ своихъ районахъ сильный спросъ на лѣсные продукты съ изобиліемъ лѣсовъ, товарное движеніе иногда достигаетъ размѣра, почти приближающаго ихъ къ каменноугольнымъ линіямъ. Мы видѣли, что перевозка лѣсныхъ грузовъ равняется: на Волго-Донской дорогѣ 109.$_5$ тыс. пуд. на Московско-Ярославской 58 тыс. пуд., на Варшавско-Вѣнской 55 тыс. пудовъ, на Московско-Нижегородской, Орловско-Витебской, Шуйско-Ивановской, Николаевской отъ 32 до 35 тыс. пуд. на версту. Но эти цифры еще не даютъ понятія о дѣйствительной массѣ грузовъ, отправляемыхъ лѣсными районами, такъ какъ упомянутыя желѣзныя дороги не на всемъ своемъ протяженіи захватываютъ лѣсныя пространства. Значеніе лѣсныхъ районовъ выяснится для насъ лишь въ томъ случаѣ, если мы сопоставимъ ихъ грузовую отправку съ частями желѣзнодорожныхъ линій, дѣйствительно примыкающими къ лѣснымъ областямъ. Вотъ два примѣра такихъ типическихъ участковъ. На Московско-Брестской дорогѣ болѣе трети всего количества перевезенныхъ дровъ было отправлено въ 1874 году четырьмя станціями, расположенными на протяженіи 70 верстъ между Вязьмою и Ярцевымъ. Эти станціи (Сапѣгино, Издѣшково, Александровская, Михайловская) отпустили въ 1874 году дровъ болѣе 2 мил. пудовъ каждая, а всѣ вмѣстѣ 8,599 тыс. пудовъ [28], что даетъ 123 тыс пуд. на версту соотвѣтствующаго желѣзнодорожнаго участка. Московско-Нижегородская дорога половину всѣхъ перевезенныхъ въ 1874 году дровъ и лѣса, именно 7,617 тыс. пуд., отправила съ трехъ

[28]) Отчетъ Московско-Брестской дороги за 1874 г. Вѣд. X. 6.

станцій—Покрова, Пѣтушковъ и Болдина [29]); лѣсной грузъ этихъ станцій на версту соединяющаго ихъ 33-верстнаго участка желѣзной дороги, составляетъ громадную для нашей страны цифру 232 тыс. пудовъ.

Лѣсныя дороги характеризуются огромнымъ перевѣсомъ отправокъ прямыхъ грузовъ надъ полученіемъ обратныхъ. Такъ, напримѣръ, Московско-Ярославская дорога получила обратныхъ грузовъ (12.,$_7$ тыс. пуд.) въ 7 разъ меньше, нежели отправила прямыхъ (83 тыс. пуд. на версту) [30]); Шуйско-Ивановская дорога на II отдѣленіи отправила прямыхъ грузовъ 54.,$_7$ тыс. пуд. на версту, а получила обратныхъ всего 8.,$_9$ тыс., т. е. также въ 6 разъ меньше [31]).—Причина такой неравномѣрности заключается въ томъ, что, при одинаковой съ каменноугольными линіями массивности главныхъ грузовъ, лѣсныя дороги не нуждаются въ громоздкихъ обратныхъ грузахъ. Дѣйствительно, въ лѣсномъ промыслѣ не бываетъ такой концентраціи населенія на небольшомъ пространствѣ, какая свойственна горному дѣлу; напротивъ, лѣсные районы принадлежатъ обыкновенно къ числу малонаселенныхъ. Притомъ, обиліе лѣсовъ вообще не составляетъ препятствія земледѣлію, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже благопріятствуетъ ему. Такимъ образомъ лѣсные районы обыкновенно не нуждаются въ подвозѣ ни строительныхъ матеріаловъ, ни хлѣба, изъ которыхъ, какъ мы видѣли, состоятъ преимущественно обратные грузы каменноугольныхъ дорогъ, а ввозятъ лишь небольшое по вѣсу количество цѣнныхъ обработанныхъ издѣлій. На Московско-Брестской дорогѣ четыре изъ поименованныхъ выше станцій, отправившія въ 1874 г. 8,599 тыс. лѣсу, получили товаровъ по желѣзной дорогѣ всего 290 тыс. пудовъ, изъ числа которыхъ цѣлую половину, 146 тыс., составляютъ перевозимые по четыремъ высшимъ классамъ тарифа, а на всѣ остальные товары, въ томъ числѣ и хлѣбъ,

29) Отч. Главн. Общ. Рос. Ж. Д. за 1874 г. Московско-Нижегород. дор. Табл. № 1. б.

30) См. таблицу въ началѣ настоящей главы на стр. 186.

31) См. табл. на стр. 121.

приходится только 144 тыс. пуд. [32]). На Москоско-Ярославской дорогѣ наибольшая масса дровъ, именно 2,967 тыс. пуд., была отправлена въ 1874 году станціей Балакирево; полученіе же товаровъ этой станціи составляло ничтожную цифру 4.1 тыс. пудовъ, изъ числа которыхъ $^3/_4$ принадлежитъ къ категоріи перевозимыхъ по первымъ тремъ классамъ тарифа [33]).

Всего болѣе интереса на дорогахъ лѣснаго района представляетъ своеобразное колебаніе грузовъ по годамъ. Въ противоположность быстрому и постоянному росту грузовъ каменноугольной области, въ перевозкѣ лѣсныхъ дорогъ, взятой за цѣлый рядъ лѣтъ, обнаруживается или весьма медленное приращеніе, приближающееся къ неподвижности, или же убыль. Эта разница вытекаетъ изъ самыхъ техническихъ свойствъ того и другаго промысла. Въ горномъ дѣлѣ, гдѣ на небольшомъ пространствѣ бываютъ сосредоточены громадныя залежи минераловъ, прибавка труда и капитала способна увеличить добычу до какихъ-угодно размѣровъ. Напротивъ, въ лѣсномъ промыслѣ количество продуктовъ, которое изъ году въ годъ можетъ получаться съ данной площади, строго ограничено естественными законами, опредѣляющими размѣръ ежегоднаго прироста лѣса. Отсюда при правильномъ хозяйствѣ, которое сохраняетъ лѣсной капиталъ и пользуется отъ него только доходомъ, количество ежегодной вырубки съ извѣстной лѣсной площади, въ точности равняется приросту древесной массы въ тотъ же періодъ. Такъ какъ значительно увеличить или ускорить ежегодный приростъ древесной массы человѣческій трудъ и искусство не въ силахъ, то въ случаѣ возрастанія спроса на лѣсные продукты, единственнымъ средствомъ быстро расширить ихъ предложеніе является разработка новыхъ лѣсныхъ пространствъ. Но не говоря уже о томъ, что количество лѣсовъ въ каждой мѣстности ограничено, переходъ къ разработкѣ болѣе отдаленныхъ лѣсныхъ площадей неизбѣжно увеличиваетъ издержки доставки, и на-

[32]) Отч. Московско-Брестской дороги за 1874 г. Вѣд. X. 6.
[33]) Отч. Московско-Ярославской дороги за 1874 г. Вѣд. № 9.

конецъ, настолько поднимаетъ ихъ, что дальнѣйшее удаленіе становится невозможнымъ. Такимъ образомъ при правильномъ лѣсномъ хозяйствѣ, желѣзная дорога можетъ получать съ своего района лишь извѣстное, почти неизмѣняющееся изъ году въ годъ, количество грузовъ [34]).

Иного рода явленія замѣчаются въ тѣхъ лѣсныхъ областяхъ, гдѣ не существуетъ раціональной лѣсной культуры. Здѣсь вырубка идетъ быстрѣе прироста, что́ неизбѣжно сопровождается постепеннымъ истребленіемъ самаго лѣснаго запаса. Въ нашемъ отечествѣ, гдѣ, несмотря на давно наступившую необходимость, до сихъ поръ еще не принято никакихъ мѣръ къ водворенію правильнаго лѣсоводства, на дорогахъ лѣсныхъ районовъ обыкновенно наблюдается слѣдующій ходъ измѣненій въ количествѣ грузовъ. Немедленно по проведеніи желѣзной дороги, начинается усиленная вырубка лѣсовъ, ближайшихъ къ рынку и къ самой желѣзной дорогѣ; лѣсные грузы въ теченіе нѣсколькихъ, большею частію немногихъ лѣтъ, быстро увеличиваются; затѣмъ, по мѣрѣ истребленія лѣсовъ въ окрестностяхъ ближайшихъ станцій, лѣсныя отправки постепенно переходятъ въ болѣе отдаленные отъ рынка районы, пока, наконецъ, не оттѣснятся такъ далеко, что перестанутъ выносить издержки перевозки; тогда происходитъ на желѣзной дорогѣ убыль лѣсныхъ грузовъ.

Самый рельефный примѣръ такого рода перемѣнъ представляетъ Московско-Ярославская дорога. Отправка дровъ на этой дорогѣ составляла [35]):

---

34) Такъ важнѣйшія по передвиженію лѣсныхъ матеріаловъ дороги Пруссіи перевезли ихъ: Bergisch-Märkische въ 1867 году 4 мил., въ 1869г.—4.$_5$ мил. центнеровъ; Кельно-Минденская въ 1867—3.$_2$ мил., въ 1869 - 4 мил. центнеровъ. *R. Simson.*

35) По отчетамъ Московско-Ярославской дороги за соотвѣтствующіе годы.

	Съ участка отъ Москвы до Сергіевскаго посада.	Съ участка отъ Сергіевскаго посада до Ярославля.	Съ Сергіевской станціи.
	Тысячи пудовъ.		
Въ 1863 г.	2,027	—	—
» 1864 »	3,585	—	—
» 1865 »	6,996	—	—
» 1866 »	8,272	—	4,735
» 1867 »	8,797	—	5,510
» 1868 »	11,597	—	7,228
» 1869 »	11,681	—	5,454
» 1870 »	11,378	2,313	5,754
» 1871 »	8,812	5,304	4,442
» 1872 »	5,558	7,011	2,610
» 1873 »	5,528	7,126	2,727
» 1874 »	5,251	7,047	2,198
» 1875 »	6,142	8,667	3,061

Цифры показываютъ, что въ первые шесть лѣтъ по открытіи Сергіевскаго участка Московско-Ярославской дороги, перевозка дровъ на немъ ежегодно возрастала, и притомъ съ замѣчательной быстротой: въ періодъ съ 1863 по 1868 годъ отправка дровъ увеличилась въ шесть разъ. Но затѣмъ этотъ ростъ остановился: въ теченіе трехъ лѣтъ, съ 1868 по 1870 г., количество отправляемыхъ дровъ оставалось почти безъ перемѣны. Наконецъ съ 1870 г. отправка дровъ съ Сергіевскаго участка начинаетъ быстро падать; въ два года она уменьшилась до половины прежняго размѣра и осталась на этомъ уровнѣ до сихъ поръ.—Убыль лѣсныхъ грузовъ всего яснѣе обнаруживается на цифрахъ Сергіевской станціи, занимающей въ ряду другихъ первое мѣсто по отправкѣ этого товара. Отправка дровъ съ Сергіевской станціи быстро поднимается до самаго 1868 г. и затѣмъ столь же быстро падаетъ; въ 1874 г. Сергіевская станція отправила дровъ уже въ три съ половиною раза меньше, нежели въ 1868 г.

Нужно замѣтить, что такая перемѣна въ количествѣ лѣс-

ныхъ грузовъ была предусмотрѣна управленіемъ Московско Ярославской дороги почти одновременно съ ея открытіемъ. Съ самаго 1865 года въ каждомъ отчетѣ Московско-Ярославской дороги высказывалось опасеніе убыли грузовъ, вслѣдствіе истребленія лѣсовъ, и выражалась мысль о необходимости, въ видахъ упроченія перевозки лѣсныхъ продуктовъ, продолжить Московско Сергіевскую линію до Ярославля, чтобы получить доступъ къ новымъ лѣснымъ областямъ. Открытіе въ 1870 г. участка до Ярославля дѣйствительно поддержало лѣсную перевозку на Московско-Ярославской дорогѣ. Но тѣмъ не менѣе уже есть симптомы, которые показываютъ, что и новый Ярославскій участокъ дороги не избѣгнетъ той же участи, какая постигла Сергіевскій. Хотя перевозка дровъ на разстояніи между Сергіевскимъ посадомъ и Ярославлемъ и увеличивается; но этотъ результатъ достигается не чрезъ приращеніе отправокъ отдѣльныхъ станцій, а чрезъ привлеченіе къ снабженію Москвы такихъ мѣстностей, которыя ранѣе, по отдаленности отъ нея, не отправляли дровъ. Дѣйствительно, въ 1870 г. тотчасъ по открытіи Сергіевско-Ярославскаго участка, самой крупной отправкой дровъ на немъ отличалась ближайшая къ Сергіевскому посаду и Москвѣ станція Арсаки; эта станція отправила 1,876 тыс. пудовъ дровъ; всѣ же прочія до самаго Ярославля—только 437 тыс. пудовъ. Въ 1871 году, кромѣ Арсаковъ, уже отправили значительную массу грузовъ дальнѣйшія за ней станціи—Александровъ (1,006 тыс. пуд.) и Балакирево (877 тыс. пуд.). Въ 1872 г. отправка дровъ изъ Арсаковъ достигаетъ высшаго своего предѣла (2,592 тыс. пуд.), отправка изъ Балакирева доходитъ до 1,826 тыс. пуд., а сверхъ того, дрова начинаютъ поступать въ значительномъ количествѣ еще съ трехъ слѣдующихъ за Балакиревымъ станцій: Берендѣева, Рязанцева и Итларя. Въ 1874 г. отправка Арсаковъ уже уменьшается на половину (1,413 тыс. пуд.), отправка Балакирева достигаетъ maximum'а (2,967 тыс. пуд.), отправка слѣдующихъ за нимъ трехъ станцій доходитъ до 2-хъ мил. пуд. и кромѣ того начинаетъ отправлять дрова лежащая подъ самымъ Ростовомъ станція Петровскъ (266 тыс. пуд.). На-

конецъ, въ 1875 году отправка Балакирева падаетъ до 2,260 тыс. пуд., а трехъ слѣдующихъ станцій поднимается до 2,802 тыс. пуд., отправка же Петровска доходитъ до 323 тыс. пуд. Такимъ образомъ какихъ-нибудь шести лѣтъ существованія новаго участка дороги было достаточно для того, чтобы истребить лѣса въ окрестностяхъ ближайшихъ къ Москвѣ станцій и оттѣснить снабженіе столицы дровами къ самому Ростову. Какъ скоро этотъ поступательный ходъ лѣсоистребленія достигнетъ конечнаго пункта дороги, Ярославля, то неизбѣжно наступитъ конецъ и возрастанію лѣсной перевозки на Московско-Ярославской дорогѣ; въ количествѣ лѣсныхъ грузовъ начнется уменьшеніе, которое, по всей вѣроятности, и будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока снова не подростутъ прежде вырубленные лѣса.

Мы остановились на примѣрѣ Московско-Ярославской дороги единственно по той причинѣ, что въ ея отчетахъ заключается всего болѣе данныхъ по занимающему насъ вопросу. Но въ сущности тѣ же самыя явленія замѣчаются и на прочихъ русскихъ лѣсныхъ дорогахъ. Такъ на Московско-Брестской дорогѣ въ 1871 г. изъ всѣхъ 5,074 тыс. пуд. полученныхъ Москвою дровъ половина была отправлена тремя ближайшими къ столицѣ станціями: Голицынской (711 тыс. пуд.), Кубинской (947 тыс. пуд.) и Шелковкой (597 тыс пуд.), а остальная половина была доставлена четырьмя станціями, расположенными между Можайскомъ и Гжатскомъ; между тѣмъ въ 1874 году изъ 19,726 тыс. пуд. полученныхъ Москвою дровъ болѣе половины, именно 10,312 тыс. пуд., было отправлено пятью станціями, лежащими за Вязьмой, изъ которыхъ отдаленнѣйшая, Ярцево, отстоитъ отъ Москвы на 333 версты [36]). По Николаевской дорогѣ въ 1867 г. дрова отправлялись въ Москву преимущественно съ подгородныхъ станцій, Клинской (1,143 тыс. пуд.), Подсолнечной (1,023 тыс. пуд.) и другихъ не далѣе Твери [37]); въ настоя-

---

[36]) Отч. Московско-Брестской дороги за 1870—71 г. Вѣдом. XX б.; за 1874 г. Вѣд. X. б.

[37]) Сборникъ свѣд. о жел. дор. Россіи за 1868 г. Отд. II, 18.

щее же время граница отправки дровъ къ Москвѣ отодвинулась почти къ самому Вышнему-Волочку: въ 1876 г. Тверь и лежащія за нею пять станцій до Волочка отправили 2,442 тыс. пуд. дровъ [38]). На Московско-Нижегородской дорогѣ въ 1866 г. было отправлено въ Москву 2,548 тыс. пуд. дровъ подмосковными станціями Богородскомъ и Павловымъ и 2,795 тыс. пуд. ближайшею за ними станціей Покровомъ. Въ 1870 году отправка Богородска и Павлова упала до 655 тыс. пуд. т.-е. уменьшилась вчетверо, а главная отправка дровъ переместилась на станціи Покровъ (2,380 тыс. пуд.) и Пѣтушки (2,268 тыс. пуд.). Въ 1876 г. отправка дровъ изъ Богородска и Павлова почти вовсе прекратилась (она равнялась въ этомъ году 200 тыс. пуд.) и сосредочилась по преимуществу на станціяхъ Покровской, Пѣтушковской и Болдинской, которыя вмѣстѣ отправили 6,487 тыс. пуд. дровъ [39]).

3. Земледѣльческій районъ.

Въ числѣ товаровъ, перевозимыхъ въ значительныхъ массахъ по желѣзнымъ дорогамъ, видная роль принадлежитъ земледѣльческимъ продуктамъ. Отдѣленіе села отъ города, обособленіе земледѣльческаго района отъ его рынковъ является самою раннею ступенью раздѣленія занятій въ странѣ. Земледѣліе есть неизбѣжное условіе существованія осѣдлыхъ народовъ, и потому, какая бы отрасль труда ни спеціализировалась, она необходимо должна стать въ связь съ земледѣльческимъ райономъ. Но на низшихъ ступеняхъ раздѣленія труда, небольшія городскія поселенія помѣщаются вблизи селъ и довольствуются земледѣльческими продуктами, доставляемыми изъ ближайшихъ окрестностей города. Обширное движеніе земледѣльческихъ продуктовъ начинается съ той поры, когда возрастающее населеніе промышленной мѣстности

38) Отчетъ Главн. Общ. Россійск. жел. дор. за 1876 г. по Никол. дор. Табл. № 3.

39) Отч. Главн. Общ. Рос. жел. дор. по Нижегор. линіи за 1866. Табл. № 22; 1870 г. и 1876 г. Табл. № 3.

концентрируется въ крупныхъ городахъ и потому вынуждено бываетъ добывать предметы продовольствія изъ отдаленныхъ производительныхъ районовъ. Тогда устанавливаются правильные токи земледѣльческихъ продуктовъ изъ малонаселенныхъ, но плодородныхъ мѣстностей въ центры густаго населенія. Такіе токи видимъ мы внутри отдѣльныхъ странъ между селами и крупными городами; тоже происходитъ и между цѣлыми странами: высоко-цивилизованныя страны, съ развитой промышленностью и густымъ населеніемъ, находятся къ остальному міру въ тѣхъ же отношеніяхъ, какъ въ отдѣльной странѣ столичные города и фабричные районы къ сельскимъ округамъ.

Вслѣдствіе историческихъ судебъ, въ Европѣ наиболѣе густое населеніе сосредоточилось на сѣверо-западныхъ окраинахъ, а наиболѣе плодородныя и въ тоже время рѣдко населенныя страны расположены на юго-востокѣ. Великобританія, Бельгія, Голландія, сѣверные департаменты Франціи и западныя провинціи Пруссіи съ одной стороны. Южная Россія, Венгрія, Румынія и Турція съ другой представляютъ собою два противоположные полюса по населенію и земледѣльческой производительности. По новѣйшимъ свѣдѣніямъ въ среднемъ выводѣ получается хлѣбовъ на человѣка: въ Румыніи $10._4$, въ Россіи $9._1$ гектолитровъ, тогда какъ въ Бельгіи $4._8$, въ Великобританіи $4._1$, въ Нидерландахъ $3._3$ гектолитровъ [40]). Эти цифры указываютъ, гдѣ существуютъ избытки и гдѣ недостатокъ хлѣбныхъ продуктовъ. Мѣстности, лежащія въ центрѣ Европы, занимаютъ по населенности среднее положеніе между указанными крайностями и довольствуются собственнымъ хлѣбомъ; въ Германіи добывается $6._3$, во Франціи $6._3$ гектолитровъ на человѣка. — При сопоставленіи данныхъ желѣзнодорожной статистики съ приведенными свѣдѣніями оказывается, что хлѣбные грузы играютъ особенно видную роль въ желѣзнодорожномъ движеніи странъ, стоящихъ на двухъ противоположностяхъ. Масса хлѣбныхъ грузовъ всего значительнѣе въ странахъ съ относительно низ-

---

40) *Brachelli.* Die Staaten Europa's. 3 Ausg. 1876. S. 147.

кой промышленной культурой и рѣдкимъ населеніемъ и затѣмъ въ странахъ густонаселенныхъ. Напротивъ того, въ странахъ съ среднею населенностью, каковы Германія и Франція, хлѣбные грузы занимаютъ менѣе важное мѣсто въ желѣзнодорожномъ движеніи. Такъ во Франціи въ 1867 году на 38 мил. тоннъ всѣхъ грузовъ, хлѣбовъ было перевезено всего $3._2$ мил. тоннъ, т.-е. не болѣе 190 мил. пудовъ [11]. Въ Германіи въ 1869 году изъ 1,025 мил. центнеровъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ, хлѣба составляли 58 мил. центнеровъ или 185 мил. пудовъ [12]. На линіяхъ этого средняго пояса болѣе значительное хлѣбное движеніе обнаруживается только тамъ, гдѣ желѣзныя дороги служатъ для транзита хлѣба, получаемаго изъ другихъ мѣстъ, какъ, напримѣръ, на Восточно-Прусской дорогѣ, привлекающей хлѣба изъ Россіи.

Въ Россіи, какъ первой странѣ въ Европѣ по количеству добываемыхъ земледѣльческихъ продуктовъ, хлѣбные грузы естественно занимаютъ болѣе видное мѣсто въ желѣзнодорожномъ движеніи, нежели гдѣ-либо. Отношеніе хлѣбныхъ грузовъ ко всему количеству перевезенныхъ товаровъ было въ Россіи слѣдующее [13]:

	Перевезен. всѣхъ товаровъ.	Въ томъ числѣ хлѣбныхъ грузовъ.	Процентное отношеніе хлѣбныхъ грузовъ ко всей товарной перевозкѣ.
	Милліоны пудовъ.		
Въ 1869 г.	$447._2$	$149._5$	$33._4$
» 1870 »	492	$135._5$	$27._6$
» 1873 »	1,152	444	$38._5$
» 1874 »	1,356	$557._4$	$41._1$

11) *M. Block.* Statistique de la France. T. II. 253.

12) *R. Simson.* Beiträge zur Handels-und Verkers-Statistik des deutschen Reiches. Berlin. 1871 г. Показанный итогъ полученъ чрезъ сложеніе частныхъ цифръ, приведенныхъ у Симсона.

13) Свѣдѣнія за 1869, 1870 и 1874 годы разработаны нами на основаніи отчетовъ желѣзныхъ дорогъ, а данныя за 1873 годъ взяты изъ Сборника *фонъ-Дервиза*, стр. L.

Такимъ образовъ въ послѣдніе годы на хлѣбные грузы приходится у насъ около 40% всего числа перевезенныхъ товаровъ.

Изъ таблицы, помѣщаемой въ приложеніи, видно, что главная масса хлѣбныхъ грузовъ въ Россіи отправляется дорогами черноземной полосы. Эти дороги представляютъ собою чистый типъ линій земледѣльческаго района, и потому мы остановимся на нихъ подробнѣе. Посмотримъ прежде всего, какъ велика отправка хлѣбныхъ грузовъ на этихъ линіяхъ и въ какомъ отношеніи стоитъ она ко всей товарной перевозкѣ.

	Отправлено хлѣбныхъ грузовъ собственными станціями.		Процент. отношен. отправленныхъ хлѣбныхъ грузовъ	
	На версту дороги.	Всего.	Къ всѣмъ отправленнымъ грузамъ.	Къ отправленнымъ грузамъ.
	Тысячи пудовъ.			
Ряжско-Моршанская. . .	$63._{515}$	7,869	$88._{9}$	$89._{3}$
Рязанско-Козловская . .	$57._{262}$	11,338	$67._{3}$	$86._{7}$
Тамбовско-Саратовск. . .	$43._{683}$	15,857	$63._{2}$	$77._{4}$
Одесская.	$32._{386}$	31.901	$60._{2}$	$99._{8}$
Московско-Курская. . .	$28._{942}$	14,529	$34._{2}$	—
Орловско-Грязская . . .	$28._{667}$	8,113	$83._{6}$	—
Курско-Кіевская	$25._{245}$	11.108	$63._{4}$	86
Кіево-Брестская	$21._{286}$	14.072	43	72
Харьково-Николаевская .	$20._{386}$	12.293	$50._{1}$	75
Тамбовско-Козловская. .	$19._{559}$	1,330	$73._{1}$	$76._{9}$
Козлов.-Вороп.-Ростовск.	$18._{790}$	14,656	$41._{2}$	$77._{4}$
Грязе-Царицынская. . .	$17._{134}$	10,709	$47._{2}$	$52._{2}$
Ландварово-Роменская.	$16._{896}$	12,115	$67._{2}$	—
Курско-Харьк.-Азовская.	$16._{886}$	12,901	$28._{1}$	89
Орловско-Витебская. . .	$15._{916}$	7,767	$24._{7}$	—
Моршанско-Сызранская .	$8._{895}$	934	$62._{3}$	$66._{6}$
Лозово-Севастопольская.	$5._{990}$	1,863	$52._{6}$	$84._{6}$
Итого. . .	—	189,175	$48._{4}$	$83._{9}$

Изъ представленныхъ цифръ видно, что на 17 дорогахъ черноземной полосы, относительно которыхъ имѣются у насъ свѣдѣнія, хлѣбные товары составляютъ $83._9$% прямыхъ грузовъ и около половины всѣхъ грузовъ, отправленныхъ собственными станціями. Нѣкоторыя дороги, цѣликомъ проходящія по этой полосѣ, почти только и отправляютъ съ своихъ станцій одинъ хлѣбъ. Такъ хлѣбныя отправки составляютъ въ отношеніи ко всей массѣ грузовъ, въ оба направленія отправленныхъ съ собственныхъ станцій:

на	Ряжско-Моршанской. . . .	$88._9$%
»	Орловско-Грязской. . . .	$83._6$ »
»	Рыбинско-Бологовской. . .	$75._6$ »
»	Тамбовско-Козловской. . .	$73._1$ »
»	Рязанско-Козловской. . . .	$67._3$ »
»	Ландварово-Роменской. . .	$67._2$ »
»	Курско-Кіевской	$63._4$ »
»	Тамбовско-Саратовской. . .	$63._2$ »
»	Моршанско-Сызранской . .	$62._3$ »
»	Одесской.	$60._2$ »

На 10 перечисленныхъ дорогахъ, отправившихъ въ совокупности $120._3$ мил. пуд., т.-е. почти половину всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ Россіи, эти послѣдніе составляютъ отъ $^9/_{10}$ до $^2/_3$ всѣхъ грузовъ. Такимъ образомъ дороги нашей черноземной полосы, за немногими исключеніями, питаются почти исключительно хлѣбными грузами и могутъ разсчитывать на какое-нибудь движеніе только въ томъ случаѣ, если имъ удастся привлечь хлѣба.

Разсмотримъ теперь относительную плотность движенія хлѣбовъ на разныхъ линіяхъ нашей черноземной полосы. Такъ какъ на дорогахъ, проходящихъ по земледѣльческому району, отправки хлѣбовъ совершаются почти съ каждой станціи, то понятно, что чѣмъ длиннѣе линія, тѣмъ больше, при равенствѣ прочихъ условій, привлекаетъ она хлѣбовъ. Поэтому, чтобы сдѣлать удобнымъ сравненіе плотности движенія хлѣбовъ на разныхъ дорогахъ, мы вычислили выше количе-

ство отправленныхъ собственными станціями хлѣбныхъ грузовъ, приходящееся на версту дороги.

Изъ всѣхъ приведенныхъ въ таблицѣ дорогъ рѣзко выдается по поверстному количеству отправленныхъ хлѣбовъ Ряжско-Моршанская дорога. Но на Ряжско-Моршанской дорогѣ изъ 7,689 тыс. пуд. хлѣбныхъ грузовъ-4,258 тыс. пуд. отправлено въ 1874 году Моршанскомъ, гдѣ они приняты съ Цны; отправленный же съ собственнаго района хлѣбъ составляетъ на версту 28,356 пуд. Малое количество грузовъ на черноземныхъ дорогахъ, стоящихъ въ концѣ таблицы, Моршанско-Сызранской и Лозово-Севастопольской, объясняется тѣмъ, что эти линіи открыты на полномъ протяженіи первая въ серединѣ, а вторая въ концѣ 1874 года, и слѣдовательно, еще не могли привлечь всего движенія. Если отбросить три упомянутыя линіи, какъ находящіяся въ исключительныхъ условіяхъ, то мы найдемъ, что на 14 дорогахъ черноземной полосы, въ совокупности имѣющихъ 7,615 верстъ, отправлено собственныхъ хлѣбныхъ грузовъ 170,689 тыс. пудовъ., что даетъ въ среднемъ выводѣ 23,412 тыс. пудовъ на версту. Дѣйствительныя цифры на 14 дорогахъ колеблются между 29 и 17 тыс. пудовъ. Изъ этого сопоставленія слѣдуетъ, что каждая дорога, прорѣзывающая черноземную полосу, если только она не находится въ исключительно-благопріятныхъ или неблагопріятныхъ условіяхъ, можетъ разсчитывать на отправку хлѣбныхъ грузовъ въ количествѣ отъ 15 до 25 тыс. пудовъ на версту.

Приведенный размѣръ хлѣбныхъ отправокъ находится въ связи съ отношеніемъ производства хлѣба къ количеству и потребностямъ населенія. По новѣйшимъ свѣдѣніямъ [44]) въ 26 губерніяхъ, производящихъ хлѣбъ съ избыткомъ, куда принадлежатъ всѣ черноземныя, собирается разнаго рода зерновыхъ хлѣбовъ около 209 мил. четвертей, изъ которыхъ идетъ на посѣвъ 43 мил. четвертей; за вычетомъ посѣва остается 166 мил. четвертей. Населеніе этихъ 26 губерній рав-

---

[44]) *Де-Ливронъ*. Статистическое Обозрѣніе Россійской Имперіи. Спб. 1874. стр. 56.

няется 38.₆ милліонамъ душъ; слѣдовательно, за вычетомъ посѣва, собирается на душу въ среднемъ выводѣ 4.₃ четверти или, полагая круглымъ числомъ въ четверти 8 пудовъ,— 34½ пуда. Собственная потребность населенія въ хлѣбѣ, на основаніи приводимаго ниже разсчета, можетъ быть опредѣлена приблизительно въ 2½ четверти или 20 пудовъ на душу [13]. Та-

[13]) Относительно размѣра средней потребности въ хлѣбѣ на душу въ Россіи, мнѣнія изслѣдователей представляютъ довольно значительное разногласіе. *Тенгоборскій* (О производительныхъ силахъ Россіи. Ч. II. вып. I, стр. 84) принимаетъ, съ включеніемъ продовольствія домашняго скота, 3 четверти на человѣка. Профессоръ *Янсонъ* (Опытъ статистическаго изслѣдованія о крестьянскихъ надѣлахъ и платежахъ, стр. 66) полагаетъ, что потребность средней крестьянской семьи, изчисляемой имъ для черноземной полосы въ 5.₉₄ человѣка, равняется 22.₉ четвертямъ, что дастъ 3.₈₆ четвертей на душу. Въ томъ же сочиненіи г. Янсона приведено нѣсколько разсчетовъ земскихъ управъ, гдѣ принимаются нѣсколько меньшія цифры. Такъ Псковская управа признаетъ за нормальное потребленіе 18 пудовъ или 2.₃ четверти (стр. 17), Костромская—21 пуд. или 2.₅ четверти (стр. 23).—Болѣе надежнымъ представляется, повидимому, разсчетъ, основанный на количествѣ всего потребленія хлѣба въ Россіи, которое приравнивается всему производству, за вычетомъ заграничнаго вывоза. Такой разсчетъ сдѣланъ въ Военно-Статистическомъ Сборникѣ (вып. IV, стр. 246) по свѣдѣніямъ о хлѣбномъ производствѣ и вывозѣ за трехлѣтіе 1864—66 годовъ, и даетъ въ результатѣ для цѣлой имперіи отъ 2¼ до 2½ четвертей на душу. Такъ какъ эти данныя нѣсколько устарѣли, то мы сдѣлали новый разсчетъ на основаніи свѣдѣній о посѣвѣ и сборѣ хлѣбовъ за трехлѣтіе 1870—1872 года въ Европейской Россіи, собранныхъ г. Ершовымъ и опубликованныхъ въ Статистическомъ Временникѣ Росс. Имперіи (серія II, выпускъ 10, Петерб. 1875 г.). Согласно этимъ свѣдѣніямъ, во всей Европейской Россіи зерновыхъ хлѣбовъ:

	Посѣяно.	Собрано.	Осталось за вычетомъ посѣва.
	Тысячъ четвертей.		
Въ 1870 г.	69,377	264,578	195,201
» 1871 »	71,242	240,441	170,199
» 1872 »	70,785	299,516	229,048
Въ среднемъ выводѣ за трехлѣтіе.	70,468	268,178	197,710

Чтобы опредѣлить средній размѣръ вывоза за границу, мы должны взять кромѣ трехъ лѣтъ, еще четвертый, ибо урожаи каждаго года

кимъ образомъ въ черноземной полосѣ получается въ среднемъ выводѣ избытокъ хлѣбовъ въ количествѣ около 14 пудовъ на душу. Наименьшимъ райономъ, съ котораго могутъ поступать на желѣзную дорогу хлѣбные грузы, нужно считать пространство въ 50 верстъ. Населенность черноземной полосы, по вычисленію г. Семенова, равняется 27.₅ челов.,[16]) что на 50-верстный районъ дороги даетъ 1,375 человѣкъ. Избытокъ хлѣба на эту сумму лицъ, по выше приведенному разсчету, составитъ 19,938 пудовъ, или, круглымъ счетомъ, около 20 тыс. пудовъ, т.-е. почти столько же, сколько въ среднемъ выводѣ имѣютъ теперь хлѣбныхъ грузовъ на версту черноземныя дороги.

Различія въ количествѣ хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ отдѣльными линіями черноземной полосы, объясняются двумя причинами. Прежде всего здѣсь играетъ роль сравнительная густота населенія. При данномъ плодородіи почвы, количество земледѣльческихъ продуктовъ, добываемыхъ отдѣльнымъ работникомъ, имѣетъ извѣстный, мало измѣняющійся раз-

вывозятся у насъ большею частію въ слѣдующемъ году. Вывезено за границу:

Въ 1870 г.	21,071	тыс.	четвертей.
» 1871 »	23,224	»	»
» 1872 »	15,950	»	»
» 1873 »	20,705	»	»
Въ среднемъ выводѣ за 4 года.	20,237	тыс.	четвертей.

За вычетомъ средняго вывоза изъ средняго остатка хлѣба, оказывается, что среднее ежегодное потребленіе хлѣбовъ въ Россіи составляло въ послѣдніе годы 177,473 тыс. четвертей. Населеніе Европейской Россіи въ эти годы исчислялись въ $70._2$ мил. человѣкъ. Отсюда выходитъ, что среднее потребленіе хлѣба составляетъ $2._{53}$ четверти на человѣка. Эта цифра вполнѣ сходится съ разсчетомъ, сдѣланнымъ въ Военно-Статическомъ Сборникѣ по даннымъ болѣе ранняго трехлѣтія. Потому мы принимаемъ въ нашемъ разсчетѣ среднее потребленіе въ $2._5$ четверти или, считая четверть въ 8 пудовъ, въ 20 пудовъ.

[16]) *П. П. Семеновъ.* Населенность Европейской Россіи въ зависимости отъ причинъ, обусловливающихъ распредѣленіе населенія Имперіи. Статистическій Временникъ, II, вып. I Спб. 1871, стр. 136—140. Мы соединили вмѣстѣ данныя, относящіяся къ черноземной области степной и нестепной.

мѣръ, а потому общая сумма хлѣбныхъ грузовъ должна возрастать при большей плотности населенія. Такъ какъ населенность несравненно плотнѣе въ нестепной части черноземной полосы, то на дорогахъ, проходящихъ чрезъ эту часть, мы вправѣ ожидать количества грузовъ, значительно превышающаго среднее. При среднемъ населеніи этой полосы на версту въ 39.[illegible] человѣкъ, въ 50-верстномъ районѣ будетъ около 2,000 человѣкъ, а хлѣбныхъ избытковъ до 28 тысячъ пудовъ. Около того, дѣйствительно и имѣютъ, какъ мы видѣли, дороги этой полосы: Московско-Курская, Орловско-Грязская, Курско-Кіевская, Ряжско-Моршанская и Одесская.— Но еще важнѣе въ настоящемъ случаѣ разница въ степени плодородія почвы. Особенная плотность хлѣбныхъ грузовъ въ районѣ Рязанско-Козловской дороги находитъ себѣ объясненіе въ [illegible] плодородія и населенности [illegible] его части. Въ Козловскомъ уѣздѣ, по свѣдѣніямъ за 1872 годъ,[17] собрано было хлѣба на душу 7.[illegible] четвертей; по исключеніи $2^1/_2$ четвертей на мѣстное потребленіе [illegible] 5.[illegible] четверти или около 42 пудовъ избытка на душу. Населенность здѣсь (по Семенову) 42 человѣка на квадратную версту. Слѣдовательно, по приведенному разсчету, эта мѣстность должна дать около 88 тыс. пудовъ на версту дороги. [illegible] Рязанско-Козловская дорога проходитъ отъ Ряжска до Козлова, на разстояніи 90 верстъ; значитъ съ [illegible] этой мѣстности должно поступать грузовъ около [illegible] тыс. пуд. Дѣйствительно, мы видимъ, что въ 1873 году отправили разнаго рода хлѣбныхъ грузовъ станціи: Ряжскъ [illegible] тыс. пуд., Раненбургъ 1.954 тысяч. пуд., Богоявленскъ [illegible] тыс. пуд., Хоботово 110 тыс. пуд., Козловъ [illegible] тыс. пуд., а всѣ вмѣстѣ 9.557 тыс. пудовъ.— Тоже нужно сказать и относительно Тамбовско-Саратовской дороги. Она беретъ большую часть хлѣба изъ Саратовской губерніи, которая занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ по

[17]) *[illegible]* — Свѣдѣнія о посѣвѣ и сборѣ хлѣбовъ. Въ Козловскомъ уѣздѣ въ 1872 г. посѣяно 406 тыс. четв., собрано 2,693 тыс. четв.; осталось за вычетомъ посѣва 2,197 тыс. четв. Населеніе 283 тыс. душъ.

производству хлѣбныхъ продуктовъ, уступая только Тамбовской и Курской губерніямъ. Въ 1872 г. чистый хлѣбный сборъ этой губерніи, за исключеніемъ посѣва, составлялъ около 9 мил. четвертей [48]), что при 1,751 тыс. чел. населенія даетъ болѣе 5 четвертей на душу, такъ что избытокъ, могущій быть вывезеннымъ, долженъ быть оцѣненъ пудовъ въ 20 на человѣка.

Предшествующее изслѣдованіе ставитъ движеніе хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ связь съ данными сельско-хозяйственной статистики, опредѣляемыми изъ другихъ источниковъ. Отправка хлѣбныхъ грузовъ желѣзными дорогами въ большинствѣ случаевъ совпадаетъ съ размѣромъ мѣстныхъ избытковъ земледѣльческаго производства въ 50-верстномъ районѣ дороги, при условіи, конечно, что доставка и полученіе грузовъ не производятся какимъ-либо другимъ путемъ. Какъ ни мало разработана наша земледѣльческая статистика, но она уже можетъ дать нѣкоторую точку опоры для вычисленія вѣроятнаго количества хлѣбныхъ грузовъ на каждой новой линіи.

Мы разсмотрѣли условія, опредѣляющія размѣръ грузовыхъ отправокъ на дорогахъ земледѣльческаго района. Бросимъ теперь взглядъ на количество и роды грузовъ, получаемыхъ этими дорогами. Цифры таблицы, помѣщенной въ началѣ главы VIII (стр. 185), показываютъ, что на всѣхъ русскихъ дорогахъ, проходящихъ по чисто земледѣльческимъ районамъ, получается грузовъ несравненно меньше, нежели отправляется. Приведенныя въ таблицѣ 17 дорогъ черноземной полосы получили въ 1874 году для своихъ мѣстныхъ районовъ въ совокупности 143.$_3$ мил. пудовъ, или въ среднемъ выводѣ на версту 18,648 пудовъ, тогда какъ отправка грузовъ на тѣхъ же дорогахъ равняется 301.$_9$ мил. пуд. или 40,916 пуд. на версту. Полученіе черноземныхъ дорогъ состоитъ частію

---

48) *Ершовъ*. Свѣдѣнія о посѣвѣ и сборѣ хлѣбовъ.

изъ прямыхъ и частію изъ обратныхъ грузовъ. Прямые грузы слагаются преимущественно изъ хлѣбныхъ. Вотъ свѣдѣнія о количествѣ хлѣба, полученнаго въ мѣстныхъ районахъ [49]) разныхъ линій черноземной полосы, какъ въ абсолютныхъ числахъ, такъ и по разсчету на версту дороги.

	Получили хлѣбныхъ грузовъ въ мѣстныхъ районахъ.	
	На версту дороги.	Всего.
Рязанско-Козловская	8.268	1,637
Ряжско-Моршанская	7.611	921
Орловско-Витебская.	7.541	3,680
Ландварово-Роменская . . .	7.493	5,373
Орловско-Грязская	7.131	2,018
Лозово-Севастопольская. . .	5.887	1,830
Тамбовско-Саратовская . . .	5.207	1,901
Одесская	4.744	4,674
Курско-Кіевская	4.102	1,805
Козловско-Воронеж.-Ростов.	3.419	2,667
Грязе-Царицынская.	3.042	1,890
Харьково-Николаевская . . .	2.400	1,447
Кіево-Брестская	2.383	1,961
Курско-Харьково-Азовская. .	2.342	1,831
Моршанско-Сызранская . . .	0.981	103
Тамбовско-Козловская . . .	0.044	3
	4.439	33,842

Такимъ образомъ на 16 дорогахъ, проходящихъ цѣликомъ или частію по черноземной полосѣ и обнимающихъ въ совокупности 7,625 верстъ, осталось для внутренняго потребленія около 34 мил. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, или $4^1/_2$ тыс. пудовъ на версту. Эти 16 дорогъ въ совокупности отправили въ 1874 г. съ собственныхъ станцій около 177 мил. пудовъ хлѣба. Такимъ

[49]) Изъ общаго числа хлѣбныхъ грузовъ, которые по отчетамъ показаны прибывшими на собственныя станціи желѣзныхъ дорогъ, исключено полученіе портовъ и пограничныхъ пунктовъ.

образомъ для собственнаго потребленія пошло у нихъ около 20% или $^1/_5$ всего отправленнаго хлѣба.—Но этотъ средній выводъ въ сущности выше дѣйствительнаго потребленія. Многія изъ перечисленныхъ дорогъ, каковы Ландварово-Роменская, Одесская, Орловско-Витебская, Рязанско-Козловская и др. захватываютъ черноземную полосу не на всемъ своемъ протяженіи, при чемъ двѣ первыя значительною частію проходятъ даже въ неплодородныхъ мѣстностяхъ. Съ другой стороны на нѣкоторыхъ дорогахъ изъ числа хлѣбныхъ грузовъ, которые показаны оставшимися на собственныхъ станціяхъ, значительная часть снова вывозится въ другія мѣста.

Обращаясь къ сравненію отдѣльныхъ линій по поверстному количеству полученныхъ хлѣбныхъ грузовъ, мы прежде всего должны обратить вниманіе на пять дорогъ, стоящихъ на первыхъ мѣстахъ въ таблицѣ, именно: Рязанско-Козловскую, Ряжско-Моршанскую, Орловско-Витебскую, Ландварово-Роменскую и Орловско-Грязскую. Общая черта всѣхъ этихъ дорогъ состоитъ въ томъ, что онѣ находятся на границѣ черноземной полосы. Это обстоятельство различными путями увеличиваетъ количество получаемыхъ хлѣбныхъ грузовъ. Во-первыхъ, на границахъ черноземной полосы существуютъ значительные рынки, на которыхъ хлѣбъ задерживается въ ожиданіи благопріятныхъ условій торговли, а затѣмъ снова вывозится. Нѣтъ сомнѣнія, что эта масса грузовъ, лишь временно оставляемая для торговыхъ цѣлей, не можетъ быть относима къ мѣстному потребленію. Важнѣйшими изъ рынковъ, задерживающихъ хлѣбъ для торговыхъ цѣлей, являются: на Рязанско-Козловской дорогѣ—Козловъ, который получилъ въ 1874 году 681 тыс. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, тогда какъ самъ онъ вывозитъ тѣхъ же грузовъ до 5 мил. пудовъ; на Ряжско-Моршанской дорогѣ—Ряжскъ, задерживающій почти весь хлѣбъ, который остается въ предѣлахъ этой линіи [50]). На Орловско-Витебской дорогѣ подобными пунктами служили въ 1874 году: Карачевъ (получилъ зерноваго хлѣба 238 тыс.

---

[50]) На всѣхъ прочихъ станціяхъ Ряжско-Моршанской дороги, кромѣ Ряжска, осталось хлѣба въ 1874 году только 57 тыс. пудовъ.

пудовъ и отпустилъ 224 тыс. пудовъ), Рославль (получилъ ржи 60.5 тыс. пудовъ, а отпустилъ 114 тыс.) и особенно Смоленскъ (получилъ 658 тыс., а отпустилъ 327 тыс. пудовъ хлѣба). На Орловско-Грязской дорогѣ Орелъ удержалъ 225 тыс. пудовъ хлѣбовъ, тогда какъ самъ является громаднымъ рынкомъ по отпуску хлѣбовъ. Особенно богата такими рынками Ландварово-Роменская дорога. Изъ станцій этой дороги Минскъ задержалъ 1,745 тыс. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, а между тѣмъ самъ отправилъ 2,077 тыс.; Бахмачъ получилъ 1,623 тыс., тогда какъ самъ отправилъ тѣхъ же грузовъ 3,237 тыс. пуд.; Гомель задержалъ 993 тыс. и отправилъ 1,014 пуд. хлѣба. Впрочемъ, столь значительное полученіе хлѣбныхъ грузовъ въ трехъ послѣднихъ пунктахъ не можетъ быть объяснено одними торговыми цѣлями. Грузы, поступающіе на конечныя станціи желѣзныхъ дорогъ для передачи на дальнѣйшія линіи, нерѣдко записываются на этихъ станціяхъ въ полученіи и затѣмъ отправляются далѣе. Таково, несомнѣнно, объясненіе значительной задержки хлѣбныхъ грузовъ въ Бахмачѣ и Минскѣ.—Второе условіе, объясняющее изобиліе получаемыхъ хлѣбныхъ грузовъ на разсмотрѣнныхъ дорогахъ, заключается въ значительной переработкѣ хлѣба въ муку въ пунктахъ, граничащихъ съ черноземной полосой. Мѣстомъ такой переработки на Рязанско-Козловской линіи является Козловъ, который получилъ по ней 255 тыс. пудовъ пшеницы, а самъ отправилъ 600 тыс. пшеничной муки. На Орловско-Грязской дорогѣ Елецъ, издавна составляющій средоточіе мукомольной промышленности, получилъ 600 тыс. пуд. пшеницы, за то отправилъ 400 тыс. пуд. пшеничной и 313 тыс. пуд. ржаной муки.—Третій родъ задержекъ, не означающихъ мѣстнаго потребленія, образуется пунктами соприкосновенія съ водными путями. Такъ на Лозово-Севастопольской дорогѣ изъ 1,830 тыс. пудовъ всего оставшагося хлѣба—1,348 тыс. пуд. прибыло въ Александровъ на Днѣпрѣ, который лежитъ ниже Днѣпровскихъ пороговъ и отправляетъ полученный хлѣбъ внизъ по Днѣпру. На Грязе-Царицынской дорогѣ изъ 1,890 тыс. пудовъ,—1,228 тыс. пуд. получено Царицыномъ для дальнѣйшаго отправленія по Волгѣ.

Если мы исключимъ разсмотрѣнные роды задержекъ хлѣбовъ, не принадлежащіе къ мѣстному потребленію, то масса хлѣбныхъ грузовъ, оставшихся въ районахъ дорогъ черноземной полосы, представится въ иномъ видѣ. Остатокъ хлѣба для мѣстнаго потребленія составлялъ въ 1874 году:

	На версту дороги.	Всего.
	Тысячи пудовъ.	
Въ Орловско-Витебской	3.643	1,771
» Козлов.-Воронеж.-Ростовск. .	2.333	1,821
» Одесской	2.140	2,108
» Харьково-Николаевской. . .	1.786	1,077
» Кіево-Брестской	1.624	1,302
» Ландварово-Роменскій . . .	1.411	1,012
» Орловско-Грязской.	1.368	387
» Курско-Харьково.-Азовск. . .	1.357	1,037
» Рязанско-Козловской	1.267	251
» Курско-Кіевской.	1.118	492
» Грязе-Царицынской, ...	1.057	662
» Моршанско-Сызранской. . .	0.981	103
» Ряжско-Моршанской	0.579	474
» Лозово-Севастопольской. . .	0.482	1,553
» Тамбовско-Козловской . . .	0.003	44
Итого . . .	1.937	14,092

Такимъ образомъ на перечисленныхъ черноземныхъ дорогахъ получено для мѣстнаго потребленія 14,092 тыс. пудовъ или 1,937 пудовъ на версту. Такъ какъ всего хлѣбныхъ грузовъ прибыло на тѣ же дороги около 32 мил. пудовъ, то значитъ болѣе половины получаемаго количества остается на черноземныхъ дорогахъ лишь временно и затѣмъ отправляется далѣе въ томъ же или переработанномъ видѣ.

Большее или меньшее количество хлѣба, остающагося на указанныхъ дорогахъ для мѣстнаго потребленія, зависитъ главнымъ образомъ отъ двухъ условій. Во-первыхъ, нѣкоторыя линіи выходятъ за предѣлы черноземной полосы и прорѣзываютъ районы, которые за недостаткомъ мѣстнаго хлѣба вынуждены

привозить его изъ другихъ мѣстностей. Таковы первыя 8 дорогъ, а особенно Орловско-Витебская, которая, по разсчету на версту, оставила всего больше грузовъ въ мѣстномъ районѣ. Наименьшее количество хлѣбныхъ грузовъ получено въ районахъ такихъ линій, которыя на всемъ протяженіи прорѣзываютъ черноземную полосу, каковы Ряжско-Моршанская и Тамбовско-Коозлвская.—Съ другой стороны, количество остающихся хлѣбныхъ грузовъ находится въ зависимости отъ отношенія не земледѣльческаго населенія къ земледѣльческому въ районахъ дороги. Дороги, соприкасающіяся съ такими крупными городами, какъ Харьковъ (Харьково-Николаевская) и Кіевъ (Кіево-Брестская) оставляютъ больше грузовъ, нежели линіи, гдѣ нѣтъ столь значительныхъ городскихъ поселеній (Грязе-Царицынская, Моршанско-Сызранская).

Другая, еще болѣе крупная, часть грузовъ, получаемыхъ черноземными дорогами, состоитъ изъ топлива и лѣсныхъ матеріаловъ для построекъ. Безлѣсныя черноземныя губерніи вынуждены привлекать изъ другихъ мѣстностей строительные матеріалы, а нѣкоторыя кромѣ того дрова и каменный уголь. Какъ велико полученіе этихъ товаровъ, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ по восьми, наиболѣе типическимъ дорогамъ земледѣльческаго района [51]).

	Получили:		На версту дороги составляютъ:		
	Лѣса для построекъ.	Дровъ и каменнаго угля.	Лѣсъ для построекъ.	Дрова и уголь.	Лѣсъ и топливо вмѣстѣ.
	Тысячи пудовъ.		Тысячи пудовъ.		
Орловско-Витебская. . .	3,731	10,383	7.640	21.320	28.960
Козловско-Тамбовская .	208	693	3.058	10.190	13.248
Рязанско-Козловская. .	1,350	634	6.820	3.202	10.622
Харьково-Николаевск. .	2,265	2,409	3.587	3.998	7.585
Орловско-Грязская. . .	1,236	166	4.368	0.585	4.953
Тамбовско-Саратовск. .	1,446	—	3.993	—	3.993
Ряжско-Моршанская. .	221	—	1.830	—	1.830
Грязе-Царицынская . .	1,086	—	1.738	—	1.738

51) См. отчеты приведенныхъ дорогъ.

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что на нѣкоторыхъ линіяхъ черноземной полосы полученіе лѣсныхъ продуктовъ достигаетъ очень крупнаго размѣра и составляетъ наибольшую долю всѣхъ прибывшихъ грузовъ, именно: на Орловско-Витебской дорогѣ 69%, на Козловско-Тамбовской 62%. Высшія поверстныя цифры перевозки лѣсныхъ матеріаловъ и топлива приходятся на такія черноземныя дороги, въ районахъ которыхъ существуютъ крупные города. Большую часть лѣсныхъ грузовъ Орловско-Витебской дороги получилъ Орелъ; значительнѣйшая доля тѣхъ же грузовъ Харьково-Николаевской дороги осталась въ Харьковѣ ($1._6$ мил. пуд.) и въ Полтавѣ ($0._6$ мил. пуд.). На тѣхъ же черноземныхъ линіяхъ, которыя не примыкаютъ къ крупнымъ городамъ и оставляютъ лѣсъ не для топлива, а для построекъ, полученіе этого товара колеблется на версту между 2 и 4 тыс. пуд.—Нужно замѣтить, что для черноземныхъ дорогъ лѣсные продукты относятся въ большинствѣ случаевъ къ обратнымъ грузамъ, такъ какъ лѣсистыя мѣстности расположены преимущественно въ сѣверозападномъ направленіи отъ черноземной полосы, въ которомъ слѣдуетъ и главная масса ихъ прямыхъ грузовъ. Орловско-Витебская дорога большую часть лѣсныхъ грузовъ, отправляемыхъ къ Орлу, беретъ изъ Брянскаго и Карачевскаго уѣздовъ; Козловско-Тамбовская дорога получаетъ почти всю массу лѣсныхъ продуктовъ съ Рязанско-Козловской дороги; Харьково-Николаевская привлекаетъ лѣсъ съ Днѣпра. Этимъ именно географическимъ размѣщеніемъ лѣсныхъ районовъ и объясняется выходящее изъ ряду вонъ поверстное количество обратныхъ грузовъ на нѣкоторыхъ дорогахъ черноземнаго района, напримѣръ Орловско-Витебской, Козловско Тамбовской, Харьково-Николаевской [32]).

Наиболѣе характеристическую долю потребленія земледѣльческихъ районовъ представляютъ цѣнные мануфактурные и

[32]) Изъ таблицы, помѣщенной на стр. 187, видно, что полученіе обратныхъ грузовъ составляетъ на Козловско-Тамбовской дорогѣ 22 тыс. пуд., на Харьково-Николаевской 12 тыс. пудовъ на версту, тогда какъ на другихъ дорогахъ черноземной полосы оно не превышаетъ 8 тыс. пуд. на версту.

колоніальные товары. Эти товары служатъ главнымъ средствомъ расплаты съ земледѣльческимъ населеніемъ за тѣ питательные продукты и сырые матеріалы, которыми оно снабжаетъ промышленные округа. Потому сопоставленіе данныхъ о перевозкѣ фабричныхъ издѣлій и цѣнныхъ предметовъ потребленія по желѣзнымъ дорогамъ земледѣльческой полосы могло бы познакомить насъ съ однимъ изъ интересныхъ явленій внутренняго обмѣна. Но, къ сожалѣнію, отсутствіе единства въ товарной классификаціи желѣзнодорожныхъ отчетовъ лишаетъ возможности разрѣшить эту задачу съ желаемою полнотой, и вынуждаетъ насъ ограничиться лишь двумя-тремя фактами.—Черноземная полоса получаетъ большую часть мануфактурныхъ и колоніальныхъ товаровъ изъ-за границы и изъ фабричныхъ округовъ центральной Россіи, вслѣдствіе чего почти всѣ грузы этого рода принадлежатъ къ обратнымъ. Для восточной ея половины главнымъ источникомъ этихъ грузовъ служитъ Москва, для западной — Одесса. Такъ какъ товары, идущіе изъ Москвы въ черноземную полосу, направляются туда чрезъ Рязанско-Козловскую и Московско-Курскую дороги, а слѣдующіе изъ Одессы чрезъ Одесскую дорогу, то данныя о перевозкѣ обратныхъ грузовъ по этимъ дорогамъ могутъ сообщить нѣкоторое понятіе о родахъ мануфактурныхъ и колоніальныхъ товаровъ, поступающихъ въ наши земледѣльческія губерніи. Вотъ нѣкоторыя важнѣйшіе предметы обратной перевозки трехъ упомянутыхъ дорогъ [53]):

	По Рязанско-Козловской дорогѣ перевезено въ направленіи къ Козлову.	По Московско-Курской дорогѣ направлено [illegible]	По Одесской дорогѣ отправлено изъ Одессы.
	Тысячи пудовъ.		
Желѣза и желѣзныхъ издѣлій . . .	626	2,044	423
Мануфактурныхъ и галантерейныхъ товаровъ	643	1,219	13
Аптекарск. и москательн. товаровъ. .	177	342	91

53) По отчетамъ приведенныхъ дорогъ за 1874 годъ.

	Въ Рязанско-Козловской дорогѣ привезено въ направленіи къ Козлову.	Къ Московско-Курской дорогѣ отправлено изъ Москвы.	Къ Одесской дорогѣ отправлено изъ Одессы.
	Тысячи пудовъ.		
Колоніальныхъ товаровъ.	82	145	179
Сахару и сахарнаго песку.	101	49	7
Бакалейныхъ товаровъ.	76	356	189
Кожевеннаго товара.	104	176	82
Машинъ и земледѣльческихъ орудій.	133	400	279

Такимъ образомъ въ ряду цѣнныхъ грузовъ, привлекаемыхъ черноземными дорогами, первыя мѣста принадлежатъ желѣзу и желѣзнымъ издѣліямъ и мануфактурному товару.— Чтобы дать возможность судить объ относительномъ размѣрѣ потребленія фабричныхъ издѣлій и цѣнныхъ питательныхъ продуктовъ на отдѣльныхъ дорогахъ земледѣльческаго района, мы приводимъ ниже по 8-ми дорогамъ черноземной полосы количество оставшихся на ихъ станціяхъ трехъ главныхъ разрядовъ этихъ грузовъ, именно желѣза, мануфактурнаго товара и сахару [34]).

Получено собственными станціями желѣзныхъ дорогъ.

	Всего.			На версту дороги.			
	Желѣза и желѣзныхъ издѣлій.	Мануфактурнаго товара.	Сахару.	Желѣза и желѣзныхъ издѣлій.	Мануфактурнаго товара.	Сахару.	[illegible]
	Тысячи пудовъ.			Пуды.			
Орлов.-Витебск. .	1,186	87.9	80.3	2,431	180	165	2,776
Козлов.-Тамбов.	70.3	17.1	54.2	1,037	252	798	2,087
Ряжско-Моршан. .	92.7	76.3	26.9	767	631	223	1,621
Тамбов.-Саратов.	131	201.4	256.7	361	554	705	1,620

[34]) Свѣдѣнія взяты изъ приложеній къ отчетамъ приводимыхъ дорогъ

Получено собственными станціями желѣзныхъ дорогъ.

	Всего.			На версту дороги.			
	Желѣза и желѣзныхъ издѣлій.	Мануфактурнаго товара.	Сахару.	Желѣза и желѣзныхъ издѣлій.	Мануфактурнаго товара.	Сахару.	Всѣхъ трехъ товаровъ.
	Тысячи пудовъ.			Пуды.			
Харьк.-Николаев.	158	398.6	416.4	262	662	691	1,615
Рязан.-Козловск. .	187.4	24.5	29.1	949	124	147	1,220
Орлов.-Грязской .	140	46.4	54.3	494	164	192	850
Грязе-Царицын. .	132.3	219	177.2	212	350	284	846
Итогъ и средній выводъ для всѣхъ 8 дорогъ.	913[35])	1,071.2	1,095.2	387[36])	381	398	1,166

Такимъ образомъ 8 дорогъ черноземной полосы, имѣющія въ совокупности протяженіе въ 2,749 верстъ, получили всѣхъ показанныхъ родовъ товаровъ среднимъ числомъ около 1.200 пудовъ на версту, при чемъ эта цифра распредѣляется между тремя категоріями товаровъ почти поровну. По полученію желѣза рѣзко выдѣляется изъ ряда всѣхъ другихъ Орловско-Витебская дорога; но отступленіе отъ средней цифры естественно объясняется здѣсь вліяніемъ извѣстныхъ Брянскихъ заводовъ, которые получили $^9/_{10}$ всего оставшагося на дорогѣ желѣза и чугуна и около $^1/_3$ желѣзныхъ издѣлій [37]); по исключеніи желѣза и желѣзныхъ издѣлій, прибывшихъ на Брянскіе заводы, количество этихъ товаровъ, оставшееся на всѣхъ осталь-

35) Общій итогъ желѣза и желѣзныхъ издѣлій выведенъ безъ Орловско-Витебской дороги; съ причисленіемъ ея будетъ 2,098 тыс. пуд.

36) Средняя поверстная цифра полученія желѣза указана также безъ Орловско-Витебской дороги; если присоединить Орловско-Витебскую, то средняя цифра будетъ 763 пуда.

37) Брянскъ получилъ въ 1874 году 638.3 тыс. пуд. чугуна и желѣза и 110.7 тыс. пуд. желѣзныхъ издѣлій. Слѣдующая за Брянскомъ станція Бѣжицкая получила желѣза и чугуна 145 тыс. пуд. и желѣзныхъ издѣлій 14.3 тыс. пуд. Отчетъ Орловско-Витебской дороги за 1874 годъ. Приб. № IX.

ныхъ станціяхъ Орловско-Витебской дороги, составитъ на версту всего 571 пудъ, то-есть сравняется съ прочими линіями. Значительное полученіе желѣза на Козловско-Тамбовской и Рязанско-Козловской дорогахъ, можетъ быть, объяснено густотой населенія примыкающихъ къ нимъ мѣстностей, точно также какъ малая цифра желѣза, оставшагося на Грязе-Царицынской дорогѣ, по всей вѣроятности, зависитъ отъ малонаселенности ея района.—Въ мануфактурномъ товарѣ крупная цифра Харьково-Николаевской дороги прямо зависитъ отъ привоза на Харьковскія и Полтавскія ярмарки, которыя снабжаютъ фабричными издѣліями нѣсколько примыкающихъ губерній. Значительное полученіе того-же товара на Тамбовско-Саратовской и Ряжско-Моршанской дорогахъ объясняется ихъ прирѣчнымъ положеніемъ, такъ какъ самое большое количество этихъ товаровъ осталось именно въ прирѣчныхъ пунктахъ. Что касается, наконецъ, до потребленія сахара, то на короткой Козловско-Тамбовской дорогѣ отражается вліяніе Тамбова, а на остальныхъ линіяхъ, отступающихъ отъ средней цифры, зависитъ отъ указанныхъ уже причинъ.

Ни въ одномъ изъ разсмотрѣнныхъ до сихъ поръ типовъ желѣзныхъ дорогъ не встрѣчается столь рѣзкихъ и притомъ противоположныхъ перемѣнъ въ количествѣ перевозимыхъ грузовъ, какъ на земледѣльческихъ линіяхъ. Тогда какъ на каменноугольныхъ дорогахъ масса грузовъ постепенно растетъ, а на лѣсныхъ уменьшается, на линіяхъ земледѣльческаго района замѣчаются внезапныя колебанія и въ ту и въ другую сторону. Такъ на Орловско-Витебской дорогѣ въ 1871 году перевозка сразу поднялась съ 33 до 44 мил. пудовъ, въ 1872 году спустилась до 39 мил. пуд., въ 1873 г. опять возрасла до 53 мил. пуд., въ 1874 г. еще увеличилась до 63 мил. пуд., а въ 1875 г. снова упала до 57 мил. пудовъ. На Орловско-Грязской дорогѣ количество отправленныхъ самостоятельныхъ грузовъ въ 1872 г. упало съ 10 до 6 мил. пудовъ, а въ 1873 г. снова поднялось до

9.$_2$ мил. пудовъ [58]). Ряжско-Моршанская дорога въ 1870 г. перевезла всего 7.$_3$ мил. пуд., вмѣсто 11.$_7$ мил. пуд. въ 1869 г.

Объясненіе столь рѣзкихъ колебаній заключается прежде всего въ зависимости перевозки на земледѣльческихъ дорогахъ отъ урожая. Мы видѣли, что на дорогахъ этого типа отправленіе грузовъ имѣетъ значительный перевѣсъ надъ полученіемъ; отправляемые же грузы состоятъ почти исключительно изъ хлѣбовъ и другихъ земледѣльческихъ продуктовъ, движеніе которыхъ въ весьма широкихъ предѣлахъ колеблется изъ года въ годъ подъ вліяніемъ исхода жатвы. Одна изъ невыгодныхъ особенностей нашей черноземной полосы заключается въ томъ, что неурожаи обыкновенно распространяются въ ней на обширныя пространства. Равнинный характеръ, отсутствіе лѣсовъ, однообразіе въ системахъ хозяйства и родахъ воздѣлываемыхъ растеній имѣютъ то слѣдствіе, что неблагопріятныя климатическія вліянія не локализируются въ извѣстной мѣстности, а сразу охватываютъ нѣсколько губерній. Отсюда неурожаи обыкновенно разстраиваютъ перевозку одновременно на цѣлыхъ группахъ земледѣльческихъ дорогъ. Но этого мало: при той тѣсной зависимости, въ которой находятся наши транзитныя и пограничныя дороги отъ вывоза хлѣба, неурожай въ черноземной полосѣ неизбѣжно вызываетъ сокращеніе массы грузовъ и на этихъ послѣднихъ. Нѣсколько фактовъ изъ исторіи послѣднихъ лѣтъ пояснятъ вліяніе неурожаевъ на желѣзнодорожную перевозку.

Въ исторіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ за послѣднее время остались особенно памятными два неурожайныхъ года 1869 и 1872 —Неурожай 1869 года коснулся преимущественно центральной и восточной Россіи и потому всего сильнѣе отразился на дорогахъ Балтійскаго тяготѣнія. На цѣлой группѣ дорогъ юго-восточной Россіи въ 1870 году [59]) обнаружи-

---

[58]) Журн. Минист. Пут. Сообщ. 1875 г. кн. 2. Экон. отд. 5.

[59]) Нужно замѣтить, что у насъ неурожай обыкновенно отражается на эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ не въ томъ же, а въ слѣдующемъ году. Причина такого явленія заключается въ сравнительно позднемъ у насъ созрѣваніи главныхъ хлѣбовъ. Хлѣба успѣваютъ попасть на

лось громадное уменьшеніе въ количествѣ хлѣбныхъ грузовъ. Такъ по отчетамъ было перевезено хлѣба по дорогамъ:

	Въ 1869 г.	Въ 1870 г.
	Милліоны пудовъ.	
Ряжско-Моршанской	8.9	5.3
Московско-Нижегородской. . .	10.3	6.3
Рязанско-Козловской.	27.8	20.1
Московско-Рязанской.	33.5	24.2
Николаевской	23.8	17.8

Такимъ образомъ на главныхъ дорогахъ, по которымъ направляются наши товары къ Петербургу, неурожай уменьшилъ хлѣбные грузы въ размѣрѣ отъ $^1/_4$ до $^1/_3$ прежняго количества. Особенно великъ процентъ уменьшенія на транзитной Московско-Рязанской дорогѣ, которая перевезла въ 1870 г. хлѣба на 9.3 мил. пуд. меньше, нежели въ 1869 году. Неурожай 1869 г. несомнѣнно оказалъ вліяніе и на хлѣбную перевозку линій, ведущихъ въ Ригѣ, такъ какъ всѣ существовавшія въ то время дороги этого тяготѣнія указываютъ на него, какъ на главную причину малаго количества хлѣбныхъ грузовъ въ 1870 г. [60]); но такъ какъ важнѣйшія дороги этого тяготѣнія, Грязе-Царицынская и Орловско-Грязская, были открыты первая въ концѣ, а вторая въ срединѣ 1869 года, то точно оцѣнить размѣръ этого вліянія нѣтъ возможности. Что же касается до транзитныхъ дорогъ, Орловско-Витебской и Динабурго-Витебской, то на нихъ убыль хлѣбной перевозки была предотвращена сооруженіемъ двухъ упомянутыхъ дорогъ, снабдившихъ транзитныя значительнымъ количествомъ новыхъ грузовъ.

Въ 1871 г. наша черноземная полоса испытала новый еще болѣе сильный и еще шире распространившійся неурожай, вліяніе котораго усугубилось еще тѣмъ, что въ нѣкоторыхъ

внутренніе рынки не ранѣе конца октября, или начала ноября, когда уже прекращается навигація.

[60]) Отч. Грязе-Царицынской дор. за 1870 г. 21; отч. Орловско-Грязской дор. 1870 г. 8.

мѣстностяхъ и въ слѣдующемъ 1872 году были скудные сборы хлѣба. Благодаря даннымъ, опубликованнымъ г. Ершовымъ въ Статистическомъ Временникѣ, мы имѣемъ возможность довольно точно измѣрить степень этого памятнаго неурожая и опредѣлить границы его распространенія. Вотъ свѣдѣнія о количествѣ хлѣба, оставшагося отъ жатвъ 1870 и 1871 годовъ въ разныхъ губерніяхъ за вычетомъ посѣва [61]).

Въ губерніяхъ:	Осталось хлѣба за вычетомъ сѣмянъ. Всего:			На душу населенія:			Недоборъ хлѣба на душу сравнительно съ 1870 годомъ.	
	Въ 1870 г.	Въ 1871 г.	Въ 1872 г.	Въ 1870 г.	Въ 1871 г.	Въ 1872 г.	Въ 1871 г.	Въ 1872 г.
	Милліоны четвертей.			Четверти.			Четверти.	
Самарской. .	12.1	5.8	2.5	6.6	3.1	1.4	3.5	5.2
Тульской . .	8.2	4.2	6.3	7.1	3.6	5.5	3.5	1.6
Орловской	10.4	5.5	7.5	6.5	3.1	4.7	3.1	1.8
Тамбовской.	14.4	8.6	13.9	6.7	4	6.5	2.7	0.2
Пензенской .	6.8	4.7	3.4	5.8	4	2.9	1.8	2.9
Рязанской. .	6.4	3.8	5.3	4.3	2.6	3.6	1.7	0.7
Саратовск. .	7.3	4.3	8.9	4.1	2.6	5	1.5	—
Харьковск. .	5.9	3.3	2.6	3.5	2.2	1.5	1.5	2
Полтавской.	7.7	5.1	6.1	3.7	2.4	2.9	1.3	0.8
Симбирской.	4.7	3.4	4.5	3.9	2.8	3.7	1.1	0.2
Подольской.	6.5	4.9	4.3	3.4	2.5	2.2	0.9	1.2
Кіевской. .	7.9	6.4	7.2	3.6	3	3.3	0.6	0.3
Воронежск. .	7.2	5.8	7.2	3.3	2.7	3.3	0.6	—

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что неурожай 1871 года распространялся почти на всѣ губерніи черноземной полосы, но особенно уменьшилъ сборъ хлѣба въ юго-восточной и центральной ея части. Размѣръ недобора хлѣба по разсчету на душу населенія былъ всего значительнѣе въ губерніяхъ Самарской, Тульской, Орловской и Пензенской; въ нихъ соб-

61) Статист. Времен. сер. II., вып. 10. Спб. 1875. Свѣдѣнія о посѣвѣ и сборѣ хлѣбовъ за трехлѣтіе 1870 — 1872 г. Для большей наглядности мы вычислили количество хлѣбовъ, оставшееся на душу населенія.

рано въ 1871 году не больше половины того количества хлѣба, какое получено въ 1870 году. Какъ отразился неурожай на перевозкѣ хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ, можно судить по слѣдующимъ даннымъ, извлеченнымъ изъ отчетовъ:

	Отправили хлѣбовъ съ собственныхъ станцій.			Перевезли всего хлѣбовъ.		
	Въ 1871 г.	Въ 1872 г.	Въ 1872 году меньше нежели въ 1871 въ:	Въ 1871 г.	Въ 1872 г.	Въ 1872 году меньше нежели въ 1871 въ:
	Тысяча пудовъ.			Тысячи пудовъ.		
Орловско-Витебск.	8,964	1,771	5.07 разъ	18,869	6,920	2.73
Орловско-Грязск. .	8,177	4,755	1.72 »	13,141	10,585	1.24
Рязанско-Козлов. .	13,750	9,761	1.41 »	29,373	30,500	—
Одесская.	33,181	24,067	1.38 »	34,618	25,927	1.34
Кур.-Хар.-Азовск.	11,338	9,057	1.25 »	11,338	9,057	1.25
Ряжско-Моршанск.	6,665	5,521	1.21 »	6,665	5,521	1.21
Риго-Динабургск. .	—	—	—	14,707	1,982	7.44
Николаевская. .	—	—	—	31,975	24,334	1.32

Вліяніе неурожая, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, всего сильнѣе обнаружилось на Орловско Витебской дорогѣ, которая беретъ свои грузы изъ Орловской губерніи, изъ всѣхъ центральныхъ наиболѣе пострадавшей отъ неурожая. Эта дорога отправила въ 1872 году въ 5 разъ меньше хлѣба, нежели въ 1871 году. Такъ какъ и примыкающая къ ней Орловско-Грязская дорога вывезла почти вдвое меньше хлѣба [62]), то неудивительно, что Риго-Динабургская дорога, перевозящая хлѣбные грузы двухъ упомянутыхъ линій къ Ригѣ, имѣла ихъ въ 1872 г. въ 7 разъ меньше, нежели въ 1871 г. Въ нѣсколько меньшей степени отразился неурожай на линіяхъ, направляющихъ хлѣбъ къ Петербургу; однако и здѣсь Рязанско-Козловская дорога отправила въ 1.4 разъ, а

[62]) Замѣчательно вліяніе неурожая 1871 г. на общую массу товарной перевозки на дорогахъ, ведущихъ къ Ригѣ. Уменьшеніе перевозки въ 1872 г. сравнительно съ 1871 г. составляетъ: на Орловско-Грязской дорогѣ 7%, на Орловско Витебской 13%, на Динабурго-Витебской 41%, на Риго Динабургской 60%. Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1875 г. кн. 2. Стат. отд. 7.

Ряжско-Моршанская—въ 1.2 раза меньше хлѣба, нежели въ предшествующемъ году, вслѣдствіе чего Николаевская дорога, стягивающая къ себѣ хлѣбъ юговосточной полосы, перевезла на цѣлую треть меньше хлѣба. Недоборъ 1872 г. оказалъ вліяніе и на югозападную часть черноземной полосы; отправка хлѣбовъ по Одесской дорогѣ въ 1872 г. уменьшилась болѣе, чѣмъ на треть, сравнительно съ предшествующимъ годомъ.

Изложенные факты показываютъ, въ какой зависимости движеніе хлѣбовъ на земледѣльческихъ дорогахъ находится отъ исхода жатвы. Но къ этой коренной причинѣ колебаній присоединяется еще другая, которая, по силѣ своего вліянія, иногда равняется съ первою. Эта новая причина заключается въ особенностяхъ спроса на хлѣбные грузы нашей черноземной полосы. Въ густонаселенныхъ странахъ западной Европы, гдѣ хозяйственныя занятія народа равномѣрно раздѣлены между земледѣліемъ и другими промыслами, гдѣ населеніе городовъ равняется населенію селъ и даже превышаетъ его [63]), требованіе на продукты сельскаго хозяйства подвергается сравнительно малымъ колебаніямъ по отдѣльнымъ годамъ. Опредѣляясь постоянными законами природы, которые установляютъ для каждаго индивидуума извѣстный наименьшій размѣръ потребленія питательныхъ продуктовъ, спросъ неземледѣльческаго населенія на хлѣбъ изъ года въ годъ остается почти однимъ и тѣмъ же, и если измѣняется, то лишь медленно и постепенно, вслѣдствіе прилива и отлива населенія въ городахъ и фабричныхъ округахъ.—Совершенно иначе сложились условія спроса на хлѣбъ въ Россіи. Наша страна имѣетъ сравнительно малый процентъ городскаго и спеціально-промышленнаго населенія [64]). Огромное большинство русскаго народа живетъ земледѣліемъ, котораго не оставляетъ даже въ томъ случаѣ, если находитъ для себя какія-либо иныя

[63]) Населеніе городовъ по послѣднимъ свѣдѣніямъ составляетъ: въ Нидерландахъ 80.2%, въ Бельгіи 64%, въ Великобританіи 53.1%, въ Австро-Венгріи 37%. *Brachelli* 3-te Ausg. 77.

[64]) Въ 1870 г. въ Европейской Россіи на 71.7 мил. всего населенія считалось 8 мил., или 11.2% жителей городовъ. Стат. Врем. Сер. II, вып. X.

занятія. Хотя во многихъ губерніяхъ Россіи добываемаго на мѣстахъ хлѣба недостаетъ для продовольствія жителей, но эта менѣе плодородная часть нашей страны не въ состояніи потребить всѣхъ хлѣбныхъ избытковъ черноземной полосы. Мѣстомъ сбыта для этихъ избытковъ служатъ заграничные рынки. Такимъ образомъ спросъ на продукты черноземной полосы дѣлится на двѣ главныя доли: спросъ внутреннихъ нечерноземныхъ губерній и спросъ заграничный. Въ какомъ отношеніи находятся между собою эти двѣ доли, видно изъ слѣдующаго разсчета. Въ 1874 году на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ количество оставшагося хлѣба равнялось $286._4$ мил. пудовъ [63]). Изъ этого числа получено портами и пограничными пунктами $158._6$ мил. пуд. и осталось внутри страны $125._6$ мил. пуд. Если исключить отсюда $33._7$ мил. пуд., которые, какъ мы показали ранѣе, остались въ предѣлахъ черноземныхъ губерній, то потребленіе остальной нечерноземной полосы будетъ равняться 92 мил. пуд. Такимъ образомъ изъ хлѣбовъ, отправляемыхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, преимущественно съ черноземной полосы, круглымъ числомъ $^3/_5$ идетъ заграницу, а $^2/_5$ остается въ нечерноземныхъ губерніяхъ.

Внутренній спросъ на хлѣбъ, за исключеніемъ той его доли, которая подвозится къ крупнымъ городамъ, представляется въ высшей степени подвижнымъ. Опредѣляясь разностью между мѣстнымъ потребленіемъ хлѣба и мѣстнымъ его производствомъ, спросъ нечерноземной полосы на хлѣбъ, подвозимый со стороны, находится въ такой же зависимости отъ мѣстныхъ урожаевъ, какъ въ черноземной полосѣ вывозъ хлѣба. Чѣмъ значительнѣе мѣстный урожай, тѣмъ меньше бываетъ нужды въ привозномъ хлѣбѣ. А такъ какъ урожаи въ средней и сѣверной полосахъ Россіи столь же измѣнчивы, какъ и въ черноземной, то отсюда выходитъ, что подвозъ хлѣба въ нечерноземныя губерніи долженъ представлять крупныя колебанія въ отдѣльные годы. Дѣйствительно, мы

[63]) См. прилож. IV.

видимъ, напримѣръ, что въ мѣстномъ районѣ Московско-Брестской дороги, которая на участкѣ отъ Москвы до Смоленска ежегодно выгружаетъ значительное количество привознаго хлѣба, въ 1872 г. осталось $5._6$ мил. пуд., а въ 1873 году почти вдвое меньше, именно 3 мил. пуд., въ 1874 г. опять нѣсколько больше ($4._3$ мил. пуд.) [66]). Такая разница объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ 1871 г. въ Смоленской губерніи собрано было, за вычетомъ посѣва, $1._1$ мил. четвертей, что по разсчету на душу населенія даетъ 1 четверть, а въ 1872 г.—3 мил. четвертей, или $2._7$ четверти на душу [67]).—Еще бо́льшимъ колебаніямъ подверженъ заграничный спросъ на хлѣбъ. Кромѣ зависимости отъ размѣровъ урожая въ западно-европейскихъ странахъ, покупающихъ нашъ хлѣбъ, заграничное требованіе на продукты нашей черноземной полосы подвергается рѣзкимъ колебаніямъ подъ вліяніемъ соперничества другихъ хлѣбородныхъ странъ. Было время, когда Россія пользовалась почти неограниченною монополіей по снабженію Западной Европы хлѣбомъ, но въ послѣднее время у нея явились сильные конкурренты въ лицѣ Венгріи, Румыніи и особенно Соединенныхъ Штатовъ [68]). Подъ вліяніемъ заграничныхъ урожаевъ и конкурренціи нашъ хлѣбный вывозъ въ ближайшіе одинъ къ другому годы измѣняется иногда почти въ предѣлахъ 1:2. Такъ въ 1871 году отпускъ изъ Россіи равнялся 23 мил. четвертей; въ 1872 году упалъ до 16 мил., въ 1874 г. достигъ $27^1/_2$ мил. четвертей.

При возможности столь рѣзкихъ перемѣнъ, какъ во внутреннемъ, такъ и въ заграничномъ требованіи на хлѣбъ, пе

66) Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1875 г., кн. 6. Стат. отд. 60.

67) Разсчетъ сдѣланъ на основаніи данныхъ цитированной выше статьи г. Ершова.

68) Въ 1867 году Англія изъ всего количества ввезеннаго въ нее хлѣба получила 44% изъ Россіи и только 14% изъ Соединенныхъ Штатовъ; въ 1872 году доля Россіи спустилась до 38%, а участіе Америки поднялось до 21%; въ 1873 году на долю Россіи приходилось 21%, а на Соединенные Штаты 44%; въ 1874 году Россія ввезла въ Англію лишь 12%, а Соединенные Штаты уже $53._4$%. См. ежегодные отчеты о торговлѣ и мореплаваніи, публикуемые при журналѣ Economist.

ревозка хлѣба на желѣзныхъ дорогахъ нашего земледѣльческаго района почти въ такой же степени зависитъ отъ состоянія спроса, какъ и отъ урожая. Малый спросъ, даже при обильномъ урожаѣ, способенъ парализовать хлѣбное движеніе на желѣзныхъ дорогахъ. При ослабленіи спроса на хлѣбъ падаютъ его цѣны, на потребительныхъ рынкахъ; а такъ какъ издержки производства хлѣба, а слѣдовательно и низшія мѣстныя цѣны уже бываютъ заранѣе опредѣлены размѣрами урожая, то неизбѣжнымъ послѣдствіемъ такой перемѣны въ спросѣ бываетъ уменьшеніе разницы между мѣстными и рыночными цѣнами, а слѣдовательно и сокращеніе района, съ котораго дорога можетъ привлекать грузы. При маломъ спросѣ становится возможнымъ отправлять хлѣбъ лишь изъ мѣстностей, ближайшихъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, такъ какъ, при отправкѣ съ болѣе отдаленныхъ пунктовъ, издержки гужеваго подвоза поглощаютъ разницу цѣнъ.—Факты желѣзнодорожнаго движенія во многихъ случаяхъ съ полной очевидностью доказываютъ эту зависимость отправки хлѣбныхъ грузовъ отъ состоянія спроса. 1870 годъ, послѣдовавшій за неурожайнымъ 1869 г., былъ замѣчателенъ по обилію хлѣбныхъ сборовъ. Изъ приведенныхъ выше цифръ сбора хлѣбовъ, мы видѣли, что почти во всѣхъ губерніяхъ черноземной полосы 1870 годъ рѣзко выдается надъ двумя послѣдующими годами. При столь благопріятной жатвѣ естественно было бы ожидать въ концѣ 1870 года и въ началѣ 1871 года усиленнаго движенія хлѣбовъ по желѣзнымъ дорогамъ; но этому помѣшала франко-прусская война, которая во второй половинѣ 1870 г. и въ первой 1871 г. стѣснила нашу заграничную торговлю и ослабила вывозъ. На это именно обстоятельство, какъ на причину малаго движенія хлѣбовъ въ послѣдніе мѣсяцы 1870 г., указываютъ въ своихъ отчетахъ многія дороги Балтійскаго тяготѣнія, именно: Ряжско-Моршанская, Рязанско-Козловская, Московско-Рязанская, Орловско-Грязская и Орловско-Витебская [69]). Послѣ

[69]) Отч. Ряжско-Моршанской дороги за 1870 г. 1; Рязанско-Козловской 1870 г. 2; Московско-Рязанской 1870 г. 2; Орловско-Грязской 1870 г. 7; Орловско-Витебской 1870 г. 5.

окончанія франко-прусской войны послѣдовало немедленное оживленіе заграничнаго спроса, которое тотчасъ же отразилось и на цифрахъ желѣзнодорожной перевозки. На Орловско-Витебской дорогѣ перевозка хлѣба, равнявшаяся въ 1870 г. $7^1/_2$ мил. пуд., поднялась въ 1871 г. до 19 мил. пуд.; на Рязанско-Козловской дорогѣ передвиженіе хлѣба въ тѣ же годы съ 20 мил. пуд. возрасло до 29 мил. пуд. Спросъ за границу съ нѣкоторыми перерывами держался до самаго 1874 года; но съ этого времени въ немъ начинаетъ замѣчаться рѣзкое ослабленіе, вслѣдствіе чего въ концѣ 1874 года, несмотря на удовлетворительный урожай, движеніе хлѣбовъ на нѣсколькихъ, особенно южныхъ дорогахъ (Харьково-Николаевской) ослабѣваетъ. Въ 1875 г. происходитъ полный застой заграничной торговли. Нашъ вывозъ хлѣба по европейской границѣ съ 27 мил. четвертей въ 1874 году падаетъ въ 1875 году до 22 мил. четвертей. Отсюда, несмотря на замѣчательный урожай 1874 года, товарное движеніе на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ Россіи спускается почти до уровня неурожайныхъ годовъ. Орловско-Витебская дорога перевезла въ 1875 году вдвое меньше хлѣба, нежели въ 1874 году, именно 13 мил. вмѣсто $22._3$ мил. пуд. [70]). На Рязанско-Козловской дорогѣ отправка собственныхъ грузовъ по направленію къ Рязани, состоящихъ главнымъ образомъ изъ мѣстныхъ хлѣбовъ, упала въ 1875 г. до $9._8$ мил. пуд. съ 13 мил. пуд. въ 1874 г.; отпускъ одной ржи спустился съ $2._1$ мил. пуд. до $0._6$ мил. пуд. [71]). Особенно сильно отразился торговый застой 1874 и 1875 года на хлѣбной перевозкѣ юго-западныхъ дорогъ, ибо здѣсь къ вліянію общей причины присоединились еще нѣкоторыя спеціальныя, главнымъ образомъ конкурренція дорогъ Балтійскаго тяготѣнія [72]). Одесская дорога уже въ 1874 году перевезла хлѣбныхъ грузовъ на $7^1/_2$ мил. пуд. меньше, нежели въ 1873 г., а именно $35._5$ мил. вмѣсто 43 мил. пудовъ; въ 1875 году ея перевозка спусти-

---

[70]) Отч. Орловско-Витебской 1875 г. 19.
[71]) Отч. Рязанско-Козловской дороги за 1875 г. стр. 29 и вѣд. лит. Е.
[72]) Ср. выше стр. 150.

лась до 19 мил. пуд., т.-е. до такого уровня, на которомъ она не стояла съ самыхъ первыхъ годовъ по открытіи [73]). Что такая убыль не есть исключительно слѣдствіе конкурренціи, въ этомъ убѣждаетъ то обстоятельство, что на соперничествующей съ Одесскою Кіево-Брестской дорогѣ, перевозка хлѣбныхъ грузовъ въ 1875 году упала почти въ такой же пропорціи, какъ и на самой Одесской: Кіево-Брестская дорога перевезла въ 1875 году хлѣбныхъ грузовъ 14.₄ мил. пуд., тогда какъ въ 1874 г. ея перевозка равнялась 26.₅ мил. пуд. [74]).

—

Мы видѣли, что на желѣзныхъ дорогахъ земледѣльческаго района, отправка хлѣба, составляющаго главный ихъ прямой грузъ, подвергается громаднымъ колебаніямъ подъ вліяніемъ разницы въ урожаяхъ и въ силѣ внутренняго и заграничнаго спроса. Но оказывается, что отъ тѣхъ же причинъ измѣняется и въ томъ же направленіи колеблется на земледѣльческихъ дорогахъ и почти вся остальная ихъ товарная перевозка, состоящая по преимуществу изъ обратныхъ грузовъ. Замѣчательный законъ взаимной зависимости обратныхъ и прямыхъ товарныхъ токовъ ни въ одномъ изъ разсмотрѣнныхъ доселѣ типовъ желѣзныхъ дорогъ не проявляется въ такой чистотѣ, какъ на линіяхъ земледѣльческой полосы. Объясненіе такой зависимости заключается въ характерѣ грузовъ, ввозимыхъ въ земледѣльческій районъ. Тогда какъ въ каменноугольномъ или фабричномъ районѣ путемъ подвоза со стороны покрываются самыя неотложныя нужды населенія, каковы питаніе и отопленіе, житель земледѣльческаго района обыкновенно имѣетъ важнѣйшіе предметы человѣческаго потребленія въ предѣлахъ собственнаго хозяйства: онъ получаетъ со стороны лишь такіе товары, которыми удовлетворяются далеко не столь настоятельныя и, во всякомъ случаѣ, не столь неотложныя потреб-

[73]) Отч. Одесской дороги за 1875 г. стр. 21.
[74]) Отч. Кіево-Брестской за 1875 г. стр. 8.

ности. Ввозъ земледѣльческаго района состоитъ главнымъ образомъ изъ матеріаловъ для жилища и одежды и изъ цѣнныхъ питательныхъ продуктовъ (чай, сахаръ, колоніальные и бакалейные товары). Какъ ни важны нѣкоторые изъ этихъ предметовъ для человѣческаго благосостоянія, какъ ни охотно каждый при первой возможности расширяетъ ихъ потребленіе, но тѣмъ не менѣе въ случаѣ необходимости человѣкъ въ состояніи, по крайней мѣрѣ на нѣкоторое время, обойдтись безъ нихъ. Отсюда потребленіе товаровъ, ввозимыхъ земледѣльческимъ райономъ, способно болѣе, нежели потребленіе всѣхъ другихъ районовъ, приспособляться къ покупательнымъ средствамъ жителей, — расширяться съ прибавкой этихъ средствъ и падать при ихъ сокращеніи. Но покупательныя средства земледѣльческаго населенія, при обычномъ у него отсутствіи другихъ заработковъ, находятся въ непосредственной зависимости отъ количества сбываемыхъ на сторону продуктовъ сельскаго хозяйства. Такъ какъ масса сбываемаго хлѣба, а слѣдовательно и покупательныя средства земледѣльческаго района, колеблются, какъ мы видѣли, отъ размѣровъ урожая и отъ состоянія спроса на хлѣбъ, то вполнѣ естественно, что ввозъ обратныхъ грузовъ ростетъ въ годы сильнаго урожая и значительнаго требованія хлѣба, и падаетъ при противоположныхъ обстоятельствахъ.

Опытъ черноземныхъ дорогъ показываетъ, что въ особенно тѣсной связи съ отправкой хлѣбныхъ грузовъ находится привозъ лѣсныхъ матеріаловъ для построекъ. При благопріятныхъ условіяхъ хлѣбной торговли, земледѣльческое населеніе прежде всего улучшаетъ старыя постройки и обзаводится новыми и, наоборотъ, при сокращеніи въ сбытѣ хлѣба, по неволѣ бросаетъ обычныя заботы о жилищѣ. Въ доказательство этой мысли можно было бы привести данныя о движеніи лѣсныхъ товаровъ на любой изъ черноземныхъ дорогъ, но мы ограничимся нѣсколькими болѣе рельефными примѣрами. На Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ въ 1872 году подъ вліяніемъ неурожая, понизившаго отправку пшеницы съ $8._5$ до $5._8$ мил. пуд., перевозка лѣсныхъ матеріаловъ упала почти на половину, именно съ $3._9$ до $2._2$ мил. пуд.

Въ 1873 году новое сокращеніе отпуска пшеницы на 1 мил. пуд. довело лѣсную перевозку до $1._3$ мил. пуд. Но въ 1874 году благопріятный урожай опять поднялъ отправку пшеницы почти до прежняго уровня (до $7._8$ мил. пуд.), и этого было довольно, чтобы перевозка лѣса снова возрасла до $2._1$ мил. пуд. [75]). На Грязе-Царицынской дорогѣ неурожай въ землѣ Войска Донскаго довелъ въ 1872 г. перевозку дровъ до ничтожнаго размѣра $0._7$ мил. пуд., но въ 1873 г. и въ 1874 г., вслѣдствіе лучшихъ урожаевъ, стала подниматься отправка хлѣба, а съ нею и перевозка лѣса, которая въ теченіе послѣдняго изъ этихъ годовъ дошла уже до $1._1$ мил. пуд. [76]). Въ еще большей степени колебанія въ отправкахъ хлѣба изъ земли Войска Донскаго отразились на эксплуатаціонныхъ данныхъ Волго-Донской дороги, главная роль которой состоитъ въ подвозѣ лѣсныхъ матеріаловъ съ Волги на Донъ. Наибольшаго размѣра перевозка лѣсныхъ продуктовъ по этой дорогѣ достигала въ 1871 г., когда она равнялась $9._9$ мил. пуд.; къ 1873 г. перевозка лѣса спустилась до $7._1$ мил. пуд.; въ 1874 г. вслѣдствіе благопріятнаго урожая поднялась до $8._2$ мил. пуд., а въ 1875 г. подъ вліяніемъ застоя торговли и новаго неурожая упала до давно небывалой цифры 6 мил. пуд. [77]).

Подобнымъ же образомъ дѣйствуютъ колебанія въ урожаяхъ и въ сбытѣ хлѣба и на привозъ мануфактурныхъ и колоніальныхъ товаровъ. Такъ на Волго-Донской дорогѣ перевозка мануфактурныхъ товаровъ, равнявшаяся въ 1870 году 130 тыс. пуд., въ неурожайномъ 1872 году спускается до 70 тыс. пуд., въ 1874 г. снова поднимается до 107 тыс. пуд., а въ слѣдующемъ за тѣмъ 1875 г., подъ вліяніемъ торговаго застоя, понижается до 61 тыс. пуд. [78]). На Орловско-

---

[75]) Отч. Курско-Харьково-Азовской дороги за 1872 г., стр. 14; за 1874 г. стр. 15.

[76]) Отч. Грязе-Царицынской дороги за 1872 г., стр. 2 и 13; за 1874 г. стр. 17. Эта дорога отправила хлѣба въ 1872 г. 6 мил. пуд.; въ 1873 г.—8 мил. пуд.; въ 1874 г.—10 мил. пуд.

[77]) Отч. Волго-Донской дороги за 1875 г. Приб. X.

[78]) Тамъ же

Витебской дорогѣ неурожай 1872 года уменьшилъ привозъ обратныхъ грузовъ съ Риго-Динабургской дороги съ 2.₁ до 1.₇ мил. пуд. [79]). Особенно замѣтна связь между отправками хлѣба и привозомъ цѣнныхъ обратныхъ грузовъ на Одесской дорогѣ, которая снабжаетъ ими не только свой районъ, но и примыкающія дороги. Въ 1873 году, когда отправка хлѣба по Одесской дорогѣ достигла своего maximum'а (43 мил. пуд.), эта дорога перевезла мануфактурнаго товара 518 тыс. пуд.; въ 1874 году, одновременно съ уменьшеніемъ хлѣбной перевозки до 35.₆ мил. пуд., произошло уменьшеніе перевозки мануфактурныхъ товаровъ до 386 тыс. пуд.; наконецъ, въ 1875 году вмѣстѣ съ упадкомъ хлѣбнаго вывоза до 19 мил. пуд. привозъ мануфактурныхъ издѣлій спустился до 368 тыс. пуд. Тоже самое можно видѣть и на другихъ привозныхъ товарахъ. Такъ на Одесской дорогѣ было перевезено [80]):

	Въ 1873 г.	Въ 1875 г.
	Тысячи пудовъ.	
Желѣза и желѣзныхъ издѣлій. .	1,623	658
Ткацкихъ грубыхъ издѣлій. . .	649	361
Бакалейныхъ товаровъ.	761	265
Чаю.	223	181

На другой сторонѣ Россіи, въ обширномъ земледѣльческомъ районѣ, снабжающемся цѣнными обратными грузами изъ Москвы, замѣчается такая же зависимость привоза товаровъ отъ отпуска хлѣба. Въ 1873 г., когда благопріятный урожай совпалъ съ сильнымъ требованіемъ заграницу, Московско-Рязанская дорога перевезла 2,198 тыс. пуд. мануфактурныхъ товаровъ; затѣмъ, когда начался застой въ хлѣбной торговлѣ, отпускъ мануфактурныхъ товаровъ спустился въ 1874 году до 1,285 тысячъ пуд., въ 1875 году до 1,139 тысячъ пудовъ и, наконецъ, въ 1876 г. до 919 тысячъ пудовъ. [81]). Извѣстно, что московскіе товары, отправляемые по

79) Отч. Орловско-Витебской дороги за 1872 г., стр. 12.
80) Отч. Одесской дороги за 1875 г., стр. 22.
81) Отч. Московско-Рязанской дороги за соотвѣтствующіе годы.

Московско-Рязанской дорогѣ, перевозятся въ черноземныя губерніи при посредствѣ Рязанско-Козловской. Потому свѣдѣнія о перевозкѣ мануфактурныхъ и колоніальныхъ товаровъ по Рязанско-Козловской дорогѣ могутъ дать намъ понятіе о томъ, какъ распредѣлялось въ разсматриваемые годы уменьшеніе привоза между отдѣльными, примыкающими къ ней линіями черноземной полосы. Чрезъ посредство Рязанско-Козловской дороги получено въ районахъ дорогъ [82]):

	Мануфактурныхъ товаровъ:				Колоніальныхъ товаровъ:			
	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1873 г.	1874	1875	1876
	Тысячи пудовъ.				Тысячи пудовъ.			
Рязанско-Козловской.	50	24.5	31.1	28.6	14.7	7.4	6.4	10.2
Козловско-Тамбов. .	35	28.8	56.8	30.6	12.2	8.4	6.8	7.8
Тамбовско-Саратов.	67	94	101.6	85	18.3	12.2	14.7	12.9
Козловско-Воронеж.	72	91	71.3	63.4	15.6	9.5	6.8	11
Ряжско-Моршанской.	41.5	71	57.3	35.6	11.6	10.5	6.6	6.9
Грязе-Царицынской.	123	152.5	123.5	88.5	20.7	13.8	12	10.5
Орловско-Грязской .	55	39	15.5	19.5	5.9	3	5.3	2.1

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что на большей части черноземныхъ линій, примыкающихъ къ Рязанско-Козловской, застой хлѣбной торговли въ 1875 и особенно 1876 годахъ отозвался сокращеніемъ привоза мануфактурныхъ и колоніальныхъ товаровъ.

Такимъ образомъ на дорогахъ земледѣльческаго района товарная перевозка находится въ значительной зависимости отъ стихійныхъ силъ, дѣйствія которыхъ человѣкъ большею частію не въ состояніи ни предотвратить, ни даже предусмотрѣть. Это обстоятельство придаетъ товарному движенію земледѣльческихъ дорогъ характеръ неровности и неустойчивости, и при правильной постановкѣ желѣзнорожнаго дѣла должно вызвать нѣкоторыя особенности въ самой организаціи завѣдыванія и управленія подобными линіями.

---

[82]) По отчетамъ Рязанско-Козловской дороги.

4. Фабричный районъ.

Двѣ важныя для желѣзнодорожной экономіи черты отличаютъ фабричную область отъ разсмотрѣнныхъ до сихъ поръ районовъ. Первая изъ этихъ чертъ заключается въ высокой цѣнности и малой громоздкости издѣлій, производимыхъ въ фабричномъ округѣ. Разнообразныя преобразованія, совершаемыя человѣческимъ трудомъ надъ сырыми матеріалами, неизбѣжно увеличиваютъ цѣнность послѣднихъ и въ большинствѣ случаевъ уменьшаютъ ихъ вѣсъ или объемъ. Съ другой стороны фабричной области свойственна наибольшая концентрація населенія. Обработывающая промышленность въ фабричной своей формѣ соединяетъ въ отдѣльныхъ предпріятіяхъ значительную массу рабочихъ силъ; притомъ эти предпріятія обыкновенно стремятся расположиться одно вблизи другаго изъ-за тѣхъ удобствъ, которыя доставляются для многихъ сторонъ производства крупными центрами населенія.

Изъ двухъ указанныхъ чертъ сама собою вытекаетъ существенная особенность желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ фабричному району. На всѣхъ разсмотрѣнныхъ до сихъ поръ типахъ желѣзныхъ дорогъ мы видѣли преобладаніе отправки грузовъ надъ полученіемъ. Иное замѣчается на дорогахъ фабричной области. Скопленіе массы рабочихъ въ промышленныхъ пунктахъ, равно какъ потребность въ топливѣ для приведенія въ дѣйствіе фабричныхъ механизмовъ, вызываютъ необходимость запасаться со стороны предметами продовольствія и горючими матеріалами,—этими двумя наиболѣе громоздкими статьями перевозки; а между тѣмъ собственные продукты фабричной области характеризуются, какъ было указано выше, относительно малымъ вѣсомъ. Такимъ образомъ на желѣзныхъ дорогахъ, соприкасающихся съ фабричными округами, привозъ товаровъ долженъ преобладать надъ отпускомъ. — Обыкновенно такъ и бываетъ въ дѣйствительности, если только указанная черта фабричныхъ дорогъ не затемняется какими-либо побочными условіями. Всего значительнѣе бываетъ преобладаніе полученій надъ от-

правками товаровъ на короткихъ фабричныхъ линіяхъ, которыя, именно вслѣдствіе малаго протяженія, полнѣе сохраняютъ свои типическія особенности. Вотъ для примѣра двѣ дороги, расположенныя близъ западной границы Саксонскаго королевства, въ наиболѣе промышленныхъ округахъ. Линія Gössnitz-Geraer получила въ 1875 году 144.₃ тыс., а отправила только 29.₉ тыс. тоннъ товаровъ, т.-е. въ 4.₈ разъ меньше; дорога Zittau-Reichenberger получила 167 тыс., а отправила 74 тыс. тоннъ, или въ 2.₂ раза меньше. Въ Австріи линія Böhmische Nordbahn, примыкающая къ важнѣйшимъ фабричнымъ пунктамъ сѣверной Богеміи, при 388 тыс. тоннъ полученныхъ товаровъ, отправила 100.₃ тыс. тоннъ, или въ 3.₈ разъ меньше [83]). Однако и на болѣе крупныхъ сѣтяхъ, прорѣзывающихъ фабричные округа, замѣчается таже черта, хотя и не въ столь рѣзко выраженномъ видѣ. Извѣстно, что важнѣйшими промышленными областями Германіи считаются Вестфалія, Рейнская провинція, Эльзасъ и Саксонское королевство. Желѣзныя дороги, проходящія по этимъ областямъ, имѣютъ значительное протяженіе, и потому захватываютъ на пути не одни только фабричные, но и другіе, особенно каменноугольные районы. Но если изъ числа отправленныхъ грузовъ исключить каменноугольные, то движеніе на этихъ дорогахъ въ 1875 году представится въ слѣдующемъ видѣ [84]):

	Отправили товаровъ:	Получили товаровъ:	Полученіе превышаетъ отправку:
	Тысячъ тоннъ.		
Bergisch-Märkische	4,597	5,155	въ $1._{13}$ разъ.
Rheinische	2,150	2,475	» $1._{15}$ »
Elsass-Lothringer	2,476	3,937	» $1._{59}$ »
Sächsische Staats-Eisenb.	4,203	5,012	» $1._{19}$ »

Подобное же преобладаніе привоза надъ отпускомъ замѣчается и на русскихъ дорогахъ, примыкающихъ къ промыш-

---

83) Deutsche Eisenbahn-Statistik, f. 1875. 67.
84) Тамъ же.

леннымъ районамъ. На стран. 184 указаны цифры отправки и полученія товаровъ на 12 русскихъ линіяхъ, проходящихъ по фабричнымъ мѣстностямъ. Всѣ эти дороги въ совокупности отправили мѣстныхъ грузовъ 258.9 мил., а получили 311.2 мил. пудовъ, или въ 1.21 разъ больше; изъ 12 дорогъ только одна, Варшавско-Вѣнская, составляетъ исключеніе изъ общаго правила. Особенно великъ перевѣсъ привоза надъ отпускомъ на небольшихъ дорогахъ, каковы у насъ Фабрично-Лодзинская и Шуйско-Ивановская. Первая изъ этихъ дорогъ получила въ 1874 году 8,062 тыс., а отправила 1,043 тыс. пудовъ, или въ 7.73 разъ меньше; на II отдѣленіи Шуйско-Ивановской дороги получено въ томъ же году 4,276 тыс., а отправлено 1,342 тыс. пудовъ, или въ 3.19 разъ меньше; на I отдѣленіи той же дороги полученіе равнялось 5,040 тыс., а отправка 3,034 тыс. пудовъ, т.-е. было въ 1.66 разъ меньше.

Разсматриваемая особенность фабричныхъ дорогъ всего яснѣе замѣтна на товарномъ движеніи отдѣльныхъ станцій, извѣстныхъ по значительному развитію обработывающей промышленности. Вотъ для примѣра данныя о количествѣ грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ въ 1874 году нѣсколькими русскими фабричными пунктами [85]).

[85]) Свѣдѣнія заимствованы изъ отчетовъ Фабрично-Лодзинской, Московско-Нижегородской, Шуйско-Ивановской и Московско-Рязанской дорогъ. Мы выбрали такія станціи, на которыхъ особенности фабричнаго движенія наименѣе осложняются другими вліяніями. Хотя Москва составляетъ главный промышленный центръ въ цѣломъ округѣ, но она не могла быть помѣщена на ряду съ другими станціями, такъ какъ черты фабричнаго пункта нераздѣльно слиты въ ней съ особенностями крупнаго города.

	Получили товаровъ:	Отправили товаровъ:	Получение превышаетъ отправку въ:
	Тысячи пудовъ		
Лодзь	8,103	688	11.78 разъ
Иваново-Вознесенскъ [86])	5,606	1,171	4.79 "
Орѣхово	4,737	715	6.63 "
Шуя	2,425	624	4.89 "
Павловскій посадъ	1,946	807	2.42 "
Раменское	1,092	442	2.48 "

Хотя такимъ образомъ въ чисто фабричныхъ районахъ товарная перевозка основывается преимущественно, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже почти исключительно, на привозѣ товаровъ; но этотъ послѣдній, при сколько-нибудь значительномъ промышленномъ развитіи страны, достигаетъ столь крупныхъ размѣровъ, что желѣзныя дороги, прорѣзывающія фабричные округа, по плотности грузоваго движенія, обыкновенно превосходятъ чисто земледѣльческія линіи и уступаютъ только каменноугольнымъ. Указанныя выше дороги промышленныхъ областей Германіи, какъ мы уже не разъ имѣли случай упоминать по другимъ поводамъ, занимаютъ по товарной перевозкѣ первыя мѣста въ цѣлой нѣмецкой сѣти. По исключеніи каменнаго угля изъ числа отправленныхъ грузовъ, мѣстная товарная перевозка на этихъ дорогахъ за 1875 годъ, переведенная на русскія мѣру и вѣсъ, выразится въ слѣдующихъ цифрахъ.

	На версту дороги	
	Получили товаровъ:	Отправили товаровъ:
	Тысячи пудовъ	
Bergisch-Märkische	584.7	258.5
Sächsische Staats-Eisenb.	319.5	269.5
Rheinische	317.9	140.7
Elsass-Lothringer	250.7	221.8

[86]) На станціи Иваново-Вознесенскъ показаны отправленіе и полученіе по обоимъ отдѣленіямъ Шуйско-Ивановской дороги.

Если принять въ соображеніе, что на цѣлой Германской сѣти полученіе товаровъ собственными станціями равнялось въ 1875 году [87]) 185 тыс., а отправка—185.₁ тыс. пудовъ на версту, то значеніе приведенныхъ цифръ выступаетъ само собою.

Въ Россіи, вслѣдствіе сравнительно меньшаго развитія фабричной промышленности, мы не встрѣчаемъ столь крупныхъ размѣровъ движенія; однако и у насъ группа немногочисленныхъ фабричныхъ линій по поверстному количеству перевозимыхъ грузовъ превосходитъ всѣ прочія части русской сѣти. Изъ таблицы, приведенной на стр. 186, видно, что дороги, примыкающія къ промышленнымъ районамъ, въ 1874 году въ среднемъ выводѣ на версту получили мѣстныхъ грузовъ 79.₅ тыс., а отправили 66 тыс. пудовъ, тогда какъ на цѣлой русской сѣти полученіе мѣстныхъ грузовъ въ томъ году не превышало 33.₂ тыс., а отправка—41.₃ тыс. пудовъ на версту,—въ группѣ же дорогъ черноземной полосы среднее поверстное полученіе товаровъ равнялось 18.₆ тыс., а отправка—40.₉ тыс. пудовъ. Изъ числа приведенныхъ въ таблицѣ линій Фабрично-Лодзинская занимаетъ первое мѣсто въ ряду всѣхъ русскихъ дорогъ по плотности мѣстнаго товарнаго движенія, такъ какъ она получила въ 1874 году 310 тыс. и отправила 40 тыс. пудовъ мѣстныхъ грузовъ на версту. Остальныя дороги, отнесенныя нами на стр. 186 къ промышленному району, не на всѣмъ протяженіи сохраняютъ чистый типъ фабричныхъ линій. Такъ подмосковныя дороги, примыкая къ столь обширному городскому поселенію, какъ Москва, заимствуютъ отъ него особенности подгородныхъ линій; другія же—Московско-Ярославская, Московско-Брестская, II-е отдѣленіе Шуйско-Ивановской—захватываютъ кромѣ того лѣсныя области. Потому, чтобы дать понятіе о размѣрахъ товарной перевозки, вызываемой потребностями собственно-фабричнаго района, мы представляемъ ниже цифры грузовъ на участкѣ

---

87) На основаніи данныхъ Deutsche Eisenbahn-Statistik, f. 1875, всѣ дороги Германіи, имѣющія въ совокупности эксплуатаціонное протяженіе въ 26,507 километровъ, по внутреннему и прямому сообщенію, отправили товаровъ 75,347 тыс., а получили 75,313 тыс. тоннъ.

Московско-Нижегородской дороги между ближайшею отъ Москвы станціей Кусковымъ и Владиміромъ, на участкѣ Московско-Рязанской дороги между подмосковной станціею Люберцами и Егорьевскомъ, и затѣмъ на обоихъ отдѣленіяхъ Шуйско-Ивановской дороги, при чемъ, въ видахъ устраненія осложняющаго вліянія лѣсныхъ районовъ, мы вычитаемъ изъ общаго числа отправленныхъ грузовъ дрова и лѣсъ. Съ этими поправками мѣстное товарное движеніе на фабричныхъ участкахъ желѣзныхъ дорогъ подмосковнаго мануфактурнаго округа выражается за 1874 годъ въ слѣдующихъ цифрахъ [88]):

	Длина дороги въ верстахъ.	Всего получено товаровъ:	Всего отправлено товаровъ:	На версту дороги. Получено:	Отправлено:
	Тысячи пудовъ				
На участкѣ Московско-Нижегородской дор. между Кусковымъ и Владиміромъ.	170	13,702	6,903	80.6	40.6
На участкѣ Московско-Рязанской дороги между Люберцами и Егорьевскомъ	87	5,686	1,701	65.4	19.6
На I-мъ отдѣл. Шуйско-Ивановской дор.	85	5,040	1,791	59.3	21
На II-мъ отдѣлен. Шуйско-Ивановской дор.	87	4,276	458	49.1	5.2

Такимъ образомъ на дорогахъ главнаго русскаго промышленнаго округа полученіе товаровъ колебалось въ 1874 г. между 50 тыс. и 80 тыс. пудовъ на версту, а отправка между 5 тыс. и 40 тыс. пудовъ.

---

[88]) Вычисленіе сдѣлано по отчетамъ желѣзныхъ дорогъ. По Московско-Нижегородской дорогѣ общій итогъ грузовъ, полученныхъ и отправленныхъ станціями, опредѣленъ по цифрамъ, заключающимся въ литографированномъ отчетѣ этой дороги за 1874 г. Отд. II. Вѣд. № 24, а сумма отправленныхъ дровъ—по отчетамъ Главн. Общ. Рос. жел. дор. Моск.-Нижег. линія. Табл. № 1 б. По Московско-Рязанской дорогѣ указанныя свѣдѣнія заимствованы изъ отчета, табл. № 24 и 25; по Шуйско-Ивановской изъ отчета, прил. № 16 и 17.

Посмотримъ отъ чего зависитъ относительная плотность товарнаго движенія на отдѣльныхъ линіяхъ, примыкающихъ къ фабричнымъ районамъ. Въ этихъ видахъ мы должны подвергнуть подробному анализу цифры привоза, на который, какъ мы видѣли, приходится главная доля перевозки фабричныхъ дорогъ. Опредѣлимъ прежде всего, какіе товары преимущественно ввозятся въ промышленныя мѣстности. Вотъ свѣдѣнія о главныхъ разрядахъ грузовъ, доставленныхъ въ 1874 году по желѣзнымъ дорогамъ въ нѣкоторые изъ извѣстныхъ фабричныхъ пунктовъ центральной мануфактурной области [89].

Названіе станцій.	Всего привезено товаровъ.	Въ томъ числѣ: Лѣса и дровъ.	Хлѣбныхъ грузовъ.	Сырыхъ и вспомогательныхъ матер. [90].	Желѣза, желѣзныхъ издѣлій и машинъ.
	Тысячи пудовъ.				
Шуйско-Ивановск. дор.					
Иваново [91])	5,612	3,340	420	467	107
Шуя	2,494	630	872	121	94
Московско-Нижегор. дор.					
Орѣхово.	4,737	2,727	578	413	50
Павлово.	1,946	637	739	83	40
Московско-Рязанск. дор.					
Егорьевскъ	1,970	11	1,234	408	29
Раменское.	1,092	242	248	197	16
Фаустово	688	13	536	69	3
Всѣ 7 станцій. . .	18,539	7,700	4,627	1,758	339

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что на четыре указанные разряда товаровъ въ общемъ итогѣ приходится 78% всего привоза. Первое мѣсто въ числѣ получаемыхъ товаровъ занимаютъ дрова и лѣсъ, которые составляютъ 41% всего

---

89) Свѣдѣнія взяты изъ источниковъ, указанныхъ въ предшествующемъ примѣчаніи.

90) Подъ сырыми и вспомогательными матеріалами разумѣются въ приводимыхъ пунктахъ: хлопокъ, пряжа, аптекарскіе и москательные товары.

91) На станціи Иваново показаны вмѣстѣ грузы, подвезенные какъ по I, такъ и по II отдѣл. Шуйско-Ивановской дороги.

привоза, затѣмъ слѣдуютъ хлѣбные грузы (25%) и, наконецъ, матеріалы и орудія производства (11.₃%). Бросимъ теперь взглядъ на главныя условія, которыми опредѣляется размѣръ подвоза каждой изъ приведенныхъ категорій грузовъ.

Потребность промышленныхъ пунктовъ въ *топливѣ* зависитъ отъ цѣлаго ряда причинъ. Здѣсь прежде всего играютъ роль родъ производства, его система и его размѣръ въ данной мѣстности. Чугунолитейный, винокуренный или хрустальный заводъ, конечно, потребуютъ больше топлива по разсчету на каждаго работника, нежели бумагопрядильная или ткацкая фабрика, на которыхъ топливо употребляется лишь для приведенія въ дѣйствіе механическихъ двигателей и отопленія фабричныхъ зданій [92]). Хлопчатобумажной мануфактурѣ съ ручной работой понадобится меньше топлива, нежели такого же рода фабрикѣ съ паровымъ двигателемъ [93]).

[92]) При настоящемъ состояніи нашей фабричной статистики, весьма трудно сколько-нибудь точнымъ образомъ опредѣлить различія въ количествѣ потребляемаго топлива въ разныхъ родахъ производства. Для того, однако, чтобы дать хотя приблизительное понятіе о величинѣ этихъ различій, мы приводимъ нѣсколько разсчетовъ, сдѣланныхъ на основаніи „Матеріаловъ для статистики заводской и фабричной промышленности въ Европейской Россіи за 1868 годъ“, помѣщенныхъ въ Статистическомъ Временникѣ. Сер. II, вып. VI. Спб. 1872.—Самая крупная въ Россіи бумагопрядильная и ткацкая фабрика С. Морозова, помѣщающаяся Владимірской губер., Покровскаго уѣзда, въ селѣ Орѣховѣ-Зуевѣ, при 6,148 рабочихъ, употребила въ 1868 году дровъ около 42 тыс. саж. (стр. 347), что даетъ около 7 саж. на рабочаго. Между тѣмъ на чугунолитейномъ заводѣ Уварова, въ селѣ Карачаровѣ, Муромскаго уѣзда, при 215 рабочихъ, потребовалось дровъ около 6,000 саж. (стр. 341), т.-е. около 25 саж. на каждаго рабочаго. На стеклянномъ заводѣ Добровольскаго, въ Александровскомъ уѣздѣ, при 92 рабочихъ, истрачено въ 1868 г. 4,000 саж. дровъ (стр. 329), или около 45 саж. на человѣка. На винокуренномъ заводѣ Протасьева, въ Вязниковскомъ уѣздѣ, при 16 рабочихъ, употреблено 1,200 саж. дровъ (стр. 233), или около 76 саж. на человѣка. Такимъ образомъ, если вѣрить приведеннымъ цифрамъ, потребленіе топлива, приходящееся въ среднемъ выводѣ на одного рабочаго, можетъ измѣняться, смотря по роду производства, въ предѣлахъ 1 : 10.

[93]) Такъ, напримѣръ, на основаніи вышеприведенныхъ „Матеріаловъ“

Наконецъ, при томъ же родѣ и системѣ производства, промышленный пунктъ съ 10,000 рабочихъ потребитъ больше дровъ, нежели пунктъ съ 1,000 рабочими. Каждое изъ перечисленныхъ условій несомнѣнно оказываетъ свое вліяніе на размѣръ потребленія топлива въ различныхъ мѣстностяхъ; но оцѣнить ихъ относительное значеніе на основаніи желѣзнодорожныхъ данныхъ не представляется возможнымъ. Одно лишь важное условіе бросается въ глаза при разсмотрѣніи свѣдѣній, заключающихся въ отчетахъ желѣзныхъ дорогъ: это степень обилія лѣснаго матеріала на мѣстѣ. Въ Россіи осталось еще не мало фабрикъ, расположенныхъ въ такихъ мѣстностяхъ, которыя не только въ достаточномъ количествѣ снабжаютъ топливомъ мѣстныя мануфактуры, но еще вывозятъ его въ другія мѣста. Таковы, напримѣръ, изъ перечисленныхъ выше пунктовъ фабричныя станціи Московско-Рязанской дороги — Егорьевскъ и Фаустово. Несмотря на значительный размѣръ мануфактурнаго производства, эти пункты почти не привозятъ дровъ по желѣзной дорогѣ,—обстоятельство прямо зависящее отъ изобилія лѣсныхъ грузовъ на мѣстѣ: Егорьевскъ въ 1874 году отправилъ 784 тыс., а Фаустово—665 тыс. дровъ [94].

Подвозъ *хлѣба* по желѣзнымъ дорогамъ къ фабричнымъ пунктамъ опредѣляется тѣми же причинами, отъ которыхъ вообще зависитъ спросъ на хлѣбъ въ нечерноземной полосѣ Россіи [95]. Главная роль принадлежитъ здѣсь двумъ основнымъ условіямъ: населенности фабричнаго района и размѣрамъ мѣстнаго добыванія хлѣба. Такъ какъ потребность населенія въ хлѣбѣ, какъ мы не разъ имѣли случай упоминать, имѣетъ извѣстный minimum, то чѣмъ значительнѣе населе-

въ Богородскомъ уѣздѣ бумаготкацкая фабрика Зиминыхъ, имѣющая паровую машину въ 30 силъ, употребила въ 1868 году при 186 рабочихъ 1,200 саж. дровъ (стр. 212), что даетъ около 7 саж. на человѣка. Въ то же время многочисленныя мелкія бумаготкацкія заведенія Богородскаго уѣзда съ ручною работой истратили не больше 1—2 саж. на человѣка (стр. 267).

94) Отч. Москов.-Рязан. дор. за 1874 г. Табл. № 24.

95) См. выше стр. 266 и 267.

ніе данной мѣстности и чѣмъ меньше само оно производитъ хлѣба, тѣмъ бо́льшее количество хлѣбныхъ грузовъ должно быть подвезено со стороны. Вліяніе этихъ основныхъ условій ясно обнаруживается на размѣрахъ хлѣбнаго ввоза въ различныя части нашего центральнаго мануфактурнаго округа. Извѣстно, что обработывающая промышленность центральнаго округа сосредоточена преимущественно въ Московской и примыкающихъ къ ней уѣздахъ Владимірской губерніи [96]. Такъ какъ эти губерніи всего болѣе прорѣзаны желѣзными дорогами, по которымъ, за недостаткомъ водныхъ путей, и подвозится главная масса хлѣбовъ, то, на основаніи желѣзнодорожныхъ данныхъ, представляется возможность довольно точно прослѣдить размѣры движенія хлѣбныхъ грузовъ въ различныхъ частяхъ разсматриваемой мѣстности.

Московская губернія, по степени мѣстнаго недостатка въ хлѣбѣ, едва ли не превосходитъ всѣ прочія части средней полосы: лишь на крайнемъ сѣверѣ мы видимъ нѣчто подобное. По свѣдѣніямъ, опубликованнымъ г. Ершовымъ въ Статистическомъ Временникѣ [97]), въ урожайный 1872 годъ во всей Московской губерніи осталось за вычетомъ посѣва 1,303 тыс. четвертей хлѣба, или $10._4$ мил. пудовъ. Между тѣмъ, согласно даннымъ того же Статистическаго Временника,[98]) населеніе губерніи безъ Москвы составляло въ 1870 г. 1,311 тыс. человѣкъ, да въ Москвѣ по переписи 1871 года оказалось 612 тыс. человѣкъ. Такимъ образомъ населеніе губерніи равнялось въ началѣ 70-хъ годовъ 1,923 тыс. человѣкъ, или съ присоединеніемъ прироста до 1874 года—около 2 мил. человѣкъ. Разсчитывая на основаніяхъ, изложенныхъ выше, среднее потребленіе хлѣба на душу въ 20 пудовъ, мы можемъ поло-

[96]) Въ 1868 году въ Московской губ. считалось 1,404 фабрики съ 116 тыс. рабочихъ и суммой производства въ 90 мил. руб. Второе мѣсто по числу рабочихъ занимала Владимірская губернія съ 70 тыс. рабочихъ и суммой проозводства въ $53._6$ мил. руб. Изъ остальныхъ затѣмъ губерній центральной Россіи ни въ одной цифра занятыхъ рабочихъ не превышала 10 тыс. челов., а сумма производства—9 мил. р. Стат. Врем. Сер. II, вып. VI, стр. XLVIII.

[97]) Стат. Вр. Сер. II, вып. X. Отд. II.

[98]) Стат. Вр. Сер. II, вып. X. Отд. I, стр. 12.

жить общее количество потребнаго для Московской губернiи хлѣба круглымъ числомъ въ 40 мил. пудовъ. За вычетомъ 10 мил. пудовъ, добываемыхъ на мѣстѣ, недоборъ хлѣба въ губернiи может быть опредѣленъ около 30 мил. пудовъ. Такъ какъ Московская губернiя снабжена желѣзными дорогами обильнѣе всѣхъ другихъ краевъ Россiи и между прочимъ черезъ нихъ пользуется ближайшимъ соединенiемъ съ черноземною полосою, то, судя по вышеприведеннымъ даннымъ, мы вправѣ ожидать, что по желѣзнымъ дорогамъ въ предѣлы Московской губернiи будетъ ввозиться около 30 мил. пудовъ хлѣба. Около того въ дѣйствительности и поступило хлѣба въ 1874 году въ Московскую губернiю по рельсовымъ путямъ. Мы вычисляемъ ниже, на основанiи желѣзнодорожныхъ отчетовъ, количество хлѣбныхъ грузовъ, полученныхъ станцiями, лежащими въ предѣлахъ Московской губернiи и отправленныхъ тѣми же станцiями; разность покажетъ количество хлѣба, оставшагося для потребленiя.

	Получено хлѣба:	Отправлено хлѣба:
	Тысячъ пудовъ.	
На Москов.-Рязанской дор. до Коломны	23,735	1,503
На Москов.-Курской до Серпухова. .	9,025	647
На Москов.-Нижегор. до Орѣхова . .	1,976	984
На Москов.-Брест. до Бородина . . .	1,635	1,804
На Москов. Ярослав. до Сергiева посада	1,838	1,306
На Николаевской до Завидова. . . .	444	1,518
Всего . .	38,653	7,762

За вычетомъ обратно вывезеннаго количества, осталось въ 1874 году въ предѣлахъ Московской губернiи 30,891 тыс. пудовъ хлѣба, т.-е. немного больше, нежели сколько мы разсчитали выше. [99])

[99]) Приведенныя цифры показываютъ, какое видное мѣсто приходится на Московскую губернiю въ общемъ итогѣ хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ для внутренняго потребленiя. Изъ общаго количества хлѣбовъ, оставшагося въ 1874 году на собственныхъ станцiяхъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и равняю-

Несомнѣнно, что значительность хлѣбнаго ввоза въ Московскую губернію прежде всего объясняется вліяніемъ столицы съ ея 600-тысячнымъ населеніемъ. Изъ общей цифры полученныхъ въ губерніи хлѣбныхъ грузовъ, на Москву приходится 29,734 тыс. пуд., [100]) изъ числа которыхъ 5,800 тыс. пуд. были вывезены обратно; въ самой столицѣ осталось въ 1874 году 23,934 тыс. пуд.—Хлѣбъ, подвозимый въ остальные пункты Московской губерніи, кромѣ Москвы, крайне неравномѣрно распредѣляется въ ея предѣлахъ. Вотъ цифры хлѣба, привезеннаго по желѣзнымъ дорогамъ на станціи Московской губерніи, вывезеннаго съ нихъ обратно и оставшагося для мѣстнаго потребленія. [101])

	Число верстъ въ предѣлахъ губерніи.	Получено хлѣбныхъ грузовъ.	Отправлено хлѣбныхъ грузовъ.	Осталось хлѣбныхъ грузовъ.	Оставшіеся грузы составляютъ на версту дороги.
	Т ы с я ч ъ		п у д о в ъ.		
по Московско-Рязанской	109	3,748	1,337	2,411	22.119
» Московско-Курской	92	2,547	604	1,943	21.120
» Московско-Нижегородской . . .	72	1,247	37	1,210	16.806
» Московско-Брестской	114	844	66	778	6.824
» Московско-Ярославской	67	653	39	614	9.165
» Николаевской.	112	417	94	323	2.884
Итого.	566	9,290	2,177	7,113	12.567

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что по размѣрамъ потребленія хлѣба Московская губернія представляетъ двѣ рѣзко различающіяся части. Въ юго-восточной половинѣ губерніи, примыкающей къ дорогамъ Московско-Рязанской, Московско-Курской и Московско-Нижегородской, осталось 5,563 тыс. пуд., или $^4/_5$ всего ввезеннаго въ губернію хлѣба; мѣстное потребленіе составляетъ здѣсь около 20 тыс. пуд. на версту

щагося, 125.6 мил. пудовъ, хлѣбные грузы, подвезенные въ Московскую губернію, составляютъ почти треть, а въ числѣ грузовъ, оставшихся внѣ черноземной полосы (92 мил. пуд.), цѣлые 42%.

[100]) См. выше стр. 214.

[101]) Цифры выведены на основаніи данныхъ, заключающихся въ отчетахъ перечисленныхъ дорогъ.

дороги. Напротивъ, въ сѣверо-западной половинѣ губерніи, прорѣзываемой остальными тремя линіями, привозъ хлѣба не превышаетъ 1,700 тыс. пуд., и колеблется на версту дороги между 9 и $2^1/_2$ тысяч. пудовъ. Такое различіе достаточно объясняется хозяйственнымъ характеромъ той и другой мѣстности. Уѣзды юго-восточной половины, — Московскій, Подольскій, Серпуховской, Бронницкій, Коломенскій и Богородскій, служатъ главнымъ средоточіемъ мануфактурной промышленности подмосковнаго района. И фабричное и кустарное производство представлены здѣсь въ наибольшемъ размѣрѣ. Сюда же принадлежатъ болѣе крупныя городскія поселенія губерніи: Коломна съ 19 тыс., Серпуховъ съ 17 тыс., Подольскъ съ 11 тыс. жителей. Эти же уѣзды отличаются и высшею въ губерніи плотностью населенія: на квадратную версту приходится въ Бронницкомъ уѣздѣ 66 чел., въ Коломенскомъ 59 чел., въ Богородскомъ 52 чел., въ Серпуховскомъ 47 чел., въ Московскомъ 46 ч., въ Подольскомъ 40 [102]). Средняя густота населенія въ 6 приведенныхъ уѣздахъ равняется $52._3$ чел. на версту, а общее число жителей 722 тыс чел. Между тѣмъ въ прочихъ 7 уѣздахъ губерніи, составляющихъ сѣверо-западную ея половину, средняя густота населенія составляетъ только $38._7$ челов. на квадр. версту, а общее число жителей 598 тыс. челов. Такимъ образомъ по численности и густотѣ населенія юго-восточная половина губерніи значительно превосходитъ сѣверо-западную. Между тѣмъ, вслѣдствіе широкаго развитія мануфактурной промышленности, мѣстное добываніе земледѣльческихъ продуктовъ имѣетъ здѣсь гораздо меньшій размѣръ, нежели въ другой половинѣ губерніи. По свѣдѣніямъ цитированной выше монографіи г. Ершова, въ 6 юго-восточныхъ уѣздахъ осталось въ 1872 году хлѣбовъ за вычетомъ посѣва 551 тыс. четвертей, а въ 7 сѣверо-западныхъ-752 тыс. четвертей,—что даетъ въ среднемъ выводѣ на душу населенія въ юго-восточ-

---

102) Свѣдѣнія о населенности уѣздовъ взяты изъ Статист. Врем. Сер. II вып. 1. С.-Пб. 1871.; свѣдѣнія объ общемъ числѣ жителелей изъ того же изданія, вып. X. Отд. 1.

ной половинѣ $0._{77}$ четверти, а въ сѣверо-западной $1._{26}$ чет верти. Принимая за норму потребности въ хлѣбѣ вычисленную раньше цифру въ $2^1/_2$ четверти или 20 пудовъ на душу, мы можемъ заключить, что въ юго-восточныхъ уѣздахъ недоборъ хлѣба равняется $1._7$ четв. или около 14 пудовъ, а въ сѣверо-западной $1._2$ четв. или $9^1/_2$ пуд. на человѣка.

Изъ приведенныхъ разсчетовъ видно, что распредѣленіе привозимыхъ хлѣбныхъ грузовъ въ предѣлахъ Московской губерніи находится въ прямой зависимости отъ двухъ указанныхъ выше условій: густоты населенія и размѣровъ мѣстнаго добыванія хлѣба. Вліяніе тѣхъ же условій можно прослѣдить и въ промышленныхъ уѣздахъ Владимірской губерніи. Такъ на станціяхъ Московско-Нижегородской дороги отъ Орѣхова до Боголюбова задержано весьма значительное количество хлѣба, именно 1,650 тыс. пудовъ, а за вычетомъ 357 тыс. пудовъ, вывезенныхъ обратно,—1,293 тыс. пуд., что при 105 верстахъ протяженія дороги даетъ $12._3$ тыс. пудовъ на версту. Явленіе это представляется понятнымъ, такъ какъ Московско-Нижегородская дорога на помянутомъ участкѣ проходитъ по густо-населенному фабричному району, который представляетъ какъ бы продолженіе Московскаго мануфактурнаго округа и потому отличается столь же малымъ развитіемъ мѣстнаго земледѣльческаго промысла. Въ уѣздахъ Покровскомъ и Владимірскомъ, которые прорѣзываются Московско-Нижегородскою дорогою на протяженіи отъ Орѣхова до Боголюбова, остатокъ хлѣба, за вычетомъ посѣва, не превышаетъ $1._5$ четв. на душу; значитъ недоборъ равняется 1 четверти или около 8 пуд. на душу. При среднѣй плотности населенія этихъ уѣздовъ въ 37 челов. на квадр. версту, имъ приходится получать со стороны такое количество хлѣба, которое, при предположеніи 50-верстнаго района дороги, составитъ на версту протяженія этой послѣдней около 14 тыс. пудовъ.—Въ районѣ Шуйско-Ивановской дороги мы опять встрѣчаемся съ тѣми же условіями. Въ Шуйскомъ и Ковровскомъ уѣздахъ остатокъ собраннаго хлѣба, за вычетомъ посѣва, составляетъ, по даннымъ г. Ершова, $1._5$ четв. на душу. Оцѣнивая на основаніи этихъ данныхъ недоборъ хлѣба

въ 8 пудовъ на душу, и имѣя въ виду, что населенность Шуйскаго уѣзда равняется 40 человѣкамъ на квадр. версту, мы вправѣ ожидать для 50-верстнаго района подвоза хлѣбныхъ грузовъ въ количествѣ около 16 тыс. пуд. на версту желѣзной дороги. Дѣйствительно, изъ отчетовъ Шуйско Ивановской дороги видно, что количество хлѣба, оставшагося въ предѣлахъ 1-го ея отдѣленія, равнялось въ 1874 году 1,246 тыс. пуд., или $14._6$ тыс. пуд. на версту.

Представленныя данныя ясно указываютъ на зависимость между привозомъ хлѣба въ фабричные районы и отношеніемъ въ этихъ послѣднихъ мѣстнаго земледѣльческаго производства къ населенности. Отсюда слѣдуетъ, что одинъ фактъ существованія обработывающей промышленности еще не даетъ основаній ожидать крупнаго подвоза хлѣбовъ въ данную мѣстность. Промышленные центры могутъ быть расположены въ плодородной области, которая сама будетъ въ достаточной степени снабжать ихъ населеніе питательными продуктами. Впрочемъ, даже независимо отъ географическаго положенія промышленныхъ пунктовъ, самая система производства, господствующая въ данной мѣстности, должна, повидимому, оказывать вліяніе на размѣръ хлѣбнаго привоза. При кустарной системѣ производства, когда промыслы разбросаны по сельскимъ округамъ и составляютъ побочное дѣло земледѣльческаго населенія, на тоже число занятыхъ лицъ потребуется подвезти меньше хлѣба со стороны, нежели въ томъ случаѣ, когда эти лица сосредоточены на большихъ фабрикахъ, поглощающихъ все ихъ рабочее время [103]).

— — -

[103]) Желѣзнодорожныя данныя, повидимому, въ нѣкоторой степени подтверждаютъ это соображеніе. Въ предѣлахъ Московской губерніи, на станціяхъ Московско-Нижегородской дороги осталось, по разсчету на версту, какъ мы видѣли, меньше хлѣба, нежели на станціяхъ Московско-Рязанской. Между тѣмъ уѣздъ Богородскій, примыкающій къ первой изъ этихъ дорогъ, по количеству рабочихъ и суммѣ производства, стоитъ гораздо выше, нежели уѣзды Бронницкій и Коломенскій, прорѣзываемые Московско-Рязанскою дорогой. По «Матеріаламъ для зав. и фабр. пром.» сумма производства въ Богородскимъ уѣздѣ равнялась въ 1868 году 20 мил. руб., а въ Бронницкомъ—3 мил., въ Коломенскомъ—$1._3$ мил. руб. Не объясняется ли указанное различіе въ

По отношенію къ подвозу *сырыхъ матеріаловъ* въ фабричные районы, при чрезвычайномъ разнообразіи отраслей промысленности, трудно указать какія-либо общія условія. Здѣсь прежде всего существуютъ громадныя различія въ зависимости отъ рода производства. Одинъ чугунолитейный или машиностроительный заводъ нуждается въ подвозѣ бо́льшаго количества сырыхъ матеріаловъ, нежели цѣлый округъ, занятый ткацкимъ промысломъ. Такъ Коломна съ ея громаднымъ машиностроительнымъ заводомъ получила въ 1876 году желѣза, чугуна не въ дѣлѣ и рельсовъ 667 тыс. пудовъ; въ Брянскъ, извѣстный своими желѣзодѣлательными и машиностроительными заводами, привезено въ 1874 г. по Орловско-Витебской дорогѣ 638 тыс. пуд. чугуна и желѣза и 111 тыс. пудовъ желѣзныхъ издѣлій. Между тѣмъ Шуя, гдѣ сосредоточено множество ткацкихъ заведеній, ввезла въ 1874 года изъ разряда сырыхъ и вспомогательныхъ матеріаловъ только 65 тыс. пудовъ хлопка, 28 тыс. пудовъ пряжи и 26 тыс. пудовъ аптекарскихъ и москательныхъ товаровъ [104]). Съ другой стороны, въ одной и той же отрасли промышленности, напримѣръ хлопчато-бумажной, количество подвозимыхъ матеріаловъ значительно измѣняется, смотря по тому, какая стадія обработки сырья производится въ данной фабрикѣ или фабричномъ пунктѣ. Бумагопрядильная фабрика потребуетъ больше матеріаловъ, нежели ткацкая, послѣдняя, въ свою очередь,—больше, нежели аппретурная или красильная. Такъ Раменское для своей бумагопрядильни ввезло въ 1876 году 256 тыс. пудовъ хлопка, а Богородскъ и Павловскій посадъ, гдѣ, быть можетъ, впятеро

хлѣбномъ привозѣ тѣмъ обстоятельствомъ, что въ Богородскомъ уѣздѣ обработывающая промышленность распредѣлена между множествомъ мелкихъ заведеній, разсѣянныхъ по деревнямъ, тогда какъ въ Коломенскомъ и Бронницкомъ уѣздахъ, она является въ сравнительно немногихъ пунктахъ, въ видѣ крупныхъ фабрикъ? (Раменская бумагопрядильня, Коломенскій машиностроительный заводъ и пр.).

104) См. Отчеты: Моск.-Ряз. дор. за 1876 г. Табл. 21 и 22; Орловско-Витебской за 1874 г. Прил. № IX.; Шуйско-Ивановской за 1874 г. Прил. № 14.

большее число лицъ занято хлопчатобумажнымъ промысломъ, но преимущественно по отдѣлу ткачества, получило въ томъ же году лишь 26 тыс. пуд. хлопка и 55 тыс. пуд. бумажной пряжи [105]).

Посмотримъ теперь, въ какихъ предѣлахъ и въ какую сторону происходятъ перемѣны въ количествѣ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ фабричнаго района, въ разные періоды ихъ существованія.—Общее направленіе этихъ перемѣнъ заключается въ постепенномъ увеличеніи числа грузовъ. Фабричное производство въ большей части его отраслей не встрѣчаетъ для своего развитія тѣхъ естественныхъ границъ, которыя установляются законами природы для возрастанія земледѣльческаго или лѣснаго промысловъ; его поступательные движеніе зависитъ отъ прилива труда и капитала, слѣдовательно отъ такихъ условій, которыя находятся во власти самого человѣческаго общества. Между тѣмъ приростъ народонаселенія, увеличивающееся разнообразіе его потребностей, равно какъ замѣчаемое повсюду стремленіе отдѣльныхъ странъ замѣнить заграничный ввозъ фабрикатовъ собственнымъ производствомъ, являются могущественными мотивами для того, чтобы трудъ и капиталъ направлялись въ фабричную промышленность въ постоянно возрастающихъ количествахъ. Дѣйствительно, мы не встрѣтимъ теперь ни одной страны въ Европѣ, гдѣ не замѣчалось бы болѣе или менѣе быстраго роста мануфактурной промышленности. Даже въ Россіи, которая такъ далеко отстала въ этомъ отношеніи отъ другихъ странъ Европы, размѣры фабричнаго производства удвоиваются чуть не въ каждое десятилѣтіе. По оффиціальнымъ даннымъ, въ 1855 году существовало въ Россіи 9,444 фабрики съ суммой производства въ 152 мил. руб.; а въ 1875 г.— уже 18,892 фабрики съ оборотомъ въ $452^1/_2$ мил. руб. [106]).

105) Отч. Московско-Ряз. дор. за 1876 г. Табл. 21 и 22, Отч. Гл. Общ. Р. Ж. Д. по Нижегор. дор. Табл. 3.

106) *Л. Карачунскій.* Статистика производительныхъ силъ Россіи. Берлинъ. 1878. XI. Приведеннымъ свѣдѣніямъ трудно, конечно, при-

Такимъ образомъ въ 20 лѣтъ число фабрикъ въ Россіи удвоилось, а сумма производства утроилась. Въ частности обороты ткацкаго производства, которое особенно широко представлено въ разсматриваемомъ нами центральномъ мануфактурномъ округѣ, поднялись съ 40 мил. руб. въ 1855 году, до 53 мил. въ 1865 и до 133 мил. руб. въ 1875 году.

Вмѣстѣ съ возрастаніемъ фабричной промышленности, естественно должно развиваться и движеніе на желѣзныхъ дорогахъ: увеличеніе числа рабочихъ влечетъ за собой прибавку къ количествѣ подвозимаго хлѣба, расширеніе производства сопровождается приращеніемъ получаемаго топлива и сырья. Есть, впрочемъ, основанія думать, что развитіе желѣзнодорожной перевозки должно происходить даже въ болѣе быстрой прогрессіи, нежели ростъ мануфактурной промышленности. На раннихъ ступеняхъ промышленнаго развитія немногочисленныя фабрики, разбросанныя или по одиночкѣ или небольшими группами по цѣлой странѣ, могутъ довольствоваться топливомъ и хлѣбомъ, доставляемыми изъ ближайшихъ окрестностей, и не требовать почти никакого подвоза по желѣзнымъ дорогамъ. Но какъ скоро съ возрастаніемъ промышленности фабричное населеніе скучивается въ крупныхъ центрахъ, эта возможность снабженія изъ ближайшихъ мѣстностей прекращается, и возникаетъ потребность привлекать необходимые грузы по рельсовымъ путямъ, которая затѣмъ прогрессивно увеличивается по мѣрѣ дальнѣйшей концентраціи населенія и истребленія мѣстныхъ запасовъ. Съ другой стороны, развитіе фабричной промышленности обыкновенно сопровождается спеціализаціей отдѣльныхъ ея отраслей, а это обстоятельство неизбѣжно отражается на перевозкѣ сырыхъ матеріаловъ. Въ началѣ фабрика, обработывающая хлопокъ, сама прядетъ его, сама превращаетъ пряжу въ ткань и сама же приводитъ эту ткань въ такой видъ, въ какомъ послѣдняя поступаетъ въ руки потребителей. Подобнаго рода фабрика подве-

давать полную достовѣрность, вслѣдствіе несовершенства способовъ собиранія первоначальныхъ данныхъ; но во всякомъ случаѣ на основаніи ихъ можно судить о томъ, въ какой степени выросла промышленность.

зетъ по желѣзной дорогѣ хлопокъ и вывезетъ приготовленные изъ него ситцы. Но съ дальнѣйшимъ прогрессомъ промышленности, прядильное дѣло отдѣляется отъ ткацкаго, набивка и крашеніе тканей спеціализируются въ видѣ особыхъ промысловъ. Одна прежняя фабрика дробится на три-четыре отдѣльныхъ предпріятія, которыя въ большей части случаевъ располагаются въ различныхъ мѣстностяхъ, такъ какъ для каждаго изъ нихъ существуютъ свои особыя техническія и экономическія условія успѣшнаго веденія дѣла. Какъ скоро произошло подобное раздѣленіе, одному и тому же матеріалу придется нѣсколько разъ попасть на желѣзную дорогу: къ прежнему подвозу хлопка и вывозу тканей присоединятся еще перевозка пряжи на ткацкую фабрику и перевозка ткани въ красильное или набивное заведеніе. Такимъ образомъ въ данномъ случаѣ, при томъ же количествѣ рабочихъ силъ и при прежнемъ оборотѣ производства, желѣзнодорожная перевозка сырыхъ матеріаловъ возрастетъ втрое.

Указанныя соображенія подтверждаются опытомъ желѣзныхъ дорогъ. Въ доказательство быстраго роста перевозки въ фабричныхъ районахъ мы можемъ привести цѣлый рядъ фактовъ изъ исторіи дорогъ нашего центральнаго мануфактурнаго округа. Такъ на участкѣ Московско-Нижегородской дороги между Кусковымъ и Владиміромъ получено грузовъ: въ 1864 г.—2,062 тыс. пудовъ, въ 1867 уже 6,038 тыс. пуд., въ 1870 — 8,395 тыс., въ 1874—13,702 тыс. пудовъ; на томъ же участкѣ отправлено грузовъ, не считая дровъ и лѣса: въ 1864 г.—1,120 тыс. пуд., въ 1867 — 3,441 тыс. пуд., въ 1870—4,666 тыс. пуд., въ 1874—6,903 тыс. пуд. [107]). Такимъ образомъ въ теченіе 10 лѣтъ на разсматриваемомъ участкѣ какъ отправка, такъ и полученіе грузовъ, ушестерились. Значительное развитіе полученія и отправки товаровъ замѣчается и на другихъ дорогахъ подмосковнаго фабричнаго района, какъ это показываютъ слѣдующія данныя [108]).

———

107) Приведенныя цифры вычислены по даннымъ, заключающимся въ отчетахъ Гл. Общ. Р. ж. дор. по Нижег. линіи, и по литографированнымъ отчетамъ Москов.-Нижегор. дор. за соотвѣтствующіе годы.

108) Вычислено по отчетамъ за соотвѣтствующіе годы.

	На участкѣ Московско-Рязанской дор. между Люберцами и Воскресенскомъ		На I-мъ отдѣленіи Шуйско-Ивановской дороги	
	Получено пудовъ	Отправлено грузовъ (безъ дровъ и лѣса)	Получено пудовъ	Отправлено грузовъ (безъ дровъ и лѣса)
	Тысячи пудовъ.			
Въ 1867 г. . . .	1,641	636	—	—
» 1869 » . . .	2,856	671	—	—
» 1871 » . . .	3,186	930	4,579	1,158
» 1873 » . . .	3,292	646	5,118	1,506
» 1875 » . . .	3,793	1,202	5,975	1,723

Такимъ образомъ на приведенномъ участкѣ Московско-Рязанской дороги въ 9-лѣтній періодъ отправка грузовъ болѣе нежели удвоилась, а полученіе грузовъ возрасло въ $2^1/_2$ раза; на Шуйско-Ивановской дорогѣ въ теченіе 5 лѣтъ отправка увеличилась на $49^0/_0$, а отправка—на $40^0/_0$.—Развитіе товарной перевозки въ фабричныхъ районахъ еще удобнѣе можетъ быть прослѣжено на товарномъ движеніи отдѣльныхъ промышленныхъ пунктовъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ мы приводимъ такія данныя для нѣсколькихъ фабричныхъ станцій подмосковныхъ дорогъ [109]).

	Получили по желѣзнымъ дорогамъ:				Отправили по желѣзнымъ дорог. безъ дровъ и лѣса:			
	Раменское.	Орѣхово.	Павлово.	Иваново-Вознесен.	Раменское.	Орѣхово.	Павлово.	Иваново-Вознесен.
	Тысячи пудовъ.							
Въ 1864 г.	—	616	361	—	—	201	82	—
» 1867 »	353	2,776	844	—	138	394	458	—
» 1870 »	—	2,897	1,272	1,735	—	533	807	500
» 1871 »	1,140	—	—	3,452	213	—	—	769
» 1872 »	1,823	—	—	4,424	262	—	—	627
» 1873 »	967	—	—	6,107	193	—	—	994
» 1874 »	1,092	4,737	1,946	5,606	299	594	750	832
» 1875 »	1,147	—	—	7,773	369	—	—	817
» 1876 »	953	5,371	2,028	—	416	595	853	—

[109]) Свѣдѣнія получены изъ источниковъ, указанныхъ въ примѣчаніи 88. На станціи Иваново-Вознесенскъ соединены грузы I и II отдѣленій Шуйско-Ивановской дороги.

Указанный рядъ цифръ представляетъ ясную картину постепеннаго роста перевозки на фабричныхъ станціяхъ. Въ періодъ съ 1864 по 1876 годъ полученіе грузовъ на Орѣховской станціи возрасло въ $8_{.7}$ разъ,, а на Павловской въ $5_{.6}$ разъ, отправка же на первой изъ этихъ станцій утроились, а на послѣдней—удесятерилась. На Раменской станціи въ десятилѣтіе съ 1867 по 1876 годъ какъ полученіе, такъ и отправка грузовъ, возрасли почти втрое. Но особенно быстро прибавлялось количество грузовъ на Ивановской станціи: въ теченіе 6-лѣтъ полученіе грузовъ увеличилось въ $4_{.5}$ разъ.

Главная причина быстраго роста грузовъ на фабричныхъ дорогахъ и станціяхъ заключается въ рѣзкихъ перемѣнахъ въ подвозѣ топлива, зависящихъ отъ вырубки мѣстныхъ лѣсовъ. Четырнадцать лѣтъ тому назадъ (въ 1864 году) Орѣхово привлекало къ себѣ ничтожное количество лѣсныхъ грузовъ, именно 204 тыс. пудовъ., изъ которыхъ притомъ цѣлая треть (74 тыс. пуд.) была снова отправлена тою же станціей. Что касается до Павлова, то въ 1864 году оно не только не нуждалось въ дровахъ, но, напротивъ, само отправляло множество ихъ на сторону (1,016 тыс. пуд.). Къ 1867 г. Орѣховскіе лѣса вѣроятно были вырублены, о чемъ свидѣтельствуетъ ничтожная отправка ихъ (47 тыс. пуд.), и для тамошнихъ фабрикъ уже потребовалось подвезти дровъ по желѣзной дорогѣ 1,265 тыс. пуд.; Павлово же и въ этомъ году все еще отправляло дрова (1,160 тыс. пуд.). Въ 1874 году Орѣхово ввезло дровъ уже 2,727 тыс. пуд., а Павлово не только прекратило отпускъ дровъ, но даже само получило ихъ 637 тыс. пудовъ [110]).—Тѣмъ же объясняется и быстрый приростъ грузовъ на Ивановской станціи. Въ 1870 году Иваново-Вознесенскъ получилъ дровъ по желѣзной дорогѣ—443 тыс., въ 1872 году уже 2,041 т., въ 1874 году—3,343 тыс., въ 1875 году—5,095 тыс. пуд. Такимъ образомъ въ 6 лѣтъ подвозъ дровъ въ Иваново увеличился въ 11 разъ [111]).

[110]) Свѣдѣнія о лѣсныхъ грузахъ Орѣхова и Павлова заимствованы изъ отчетовъ Глав. Общества Рос. жел. дор. за соотвѣтствующіе годы.

[111]) Отчетъ Шуйско-Ивановской ж. д. Прилож. 16 и 19.

Хотя такимъ образомъ въ товарномъ движеніи фабричныхъ дорогъ, взятомъ за длинный рядъ лѣтъ, замѣчается постепенный ростъ, однако въ близкіе промежутки времени это движеніе обнаруживаетъ иногда весьма безпорядочныя колебанія. Такъ, напримѣръ, на приведенномъ выше участкѣ Московско-Рязанской дороги, равно какъ на главныхъ фабричныхъ пунктахъ Московско-Рязанской и Московско-Нижегородской дороги, въ 1876 году произошло значительное уменьшеніе числа полученныхъ и отправленныхъ товаровъ, сравнительно съ 1875 годомъ. На 1 отдѣленіи Шуйско-Ивановской дороги, и въ частности на Ивановской станціи, отправка груза въ 1875 году была менѣе, нежели въ 1874 году. Подобныя колебанія всего ближе могутъ быть объяснены временнымъ настроеніемъ мануфактурныхъ рынковъ. Мы уже ранѣе (стр. 272 и 273) указывали какимъ рѣзкимъ перемѣнамъ, въ зависимости отъ урожаевъ и хода хлѣбной торговли, подвергается спросъ нашей черноземной полосы на фабричныя издѣлія. Такъ какъ, за отсутствіемъ внѣшнихъ рынковъ, главнымъ мѣстомъ сбыта для произведеній русскихъ фабрикъ служитъ именно черноземная полоса, то упадокъ ея требованія отзывается уменьшеніемъ вывоза фабричныхъ издѣлій изъ мануфактурныхъ округовъ. Застой въ сбытѣ ведетъ къ сокращенію фабричнаго производства, которое, въ свою очередь, сопровождается уменьшеніемъ въ подвозѣ къ фабрикамъ хлѣба, топлива и сырья. 1875 и 1876 годы, какъ мы видѣли выше, замѣчательны тяжкимъ застоемъ въ нашей торговлѣ: неудивительно поэтому, что въ теченіе ихъ упало требованіе на мануфактурныя издѣлія, и сократилась перевозка товаровъ на фабричныхъ дорогахъ.

Мы разсмотрѣли важнѣйшія особенности товарнаго движенія въ четырехъ главныхъ типахъ желѣзнодорожныхъ районовъ, и показали при этомъ, на сколько разнообразны условія, которыми въ каждомъ изъ этихъ типовъ опредѣляются количество, характеръ и колебанія товарной перевозки. Но наше изслѣдованіе охватываетъ собою лишь самыя круп-

ныя различія въ хозяйственномъ характерѣ отдѣльныхъ мѣстностей. Каждый изъ взятыхъ нами типовъ, въ свою очередь представляетъ множество разновидностей, которыя не могутъ не налагать своего особаго отпечатка на товарное движеніе. Такъ, напримѣръ, въ отдѣлѣ фабричныхъ районовъ, область хлопчатобумажной промышленности, въ отношеніи количества и рода отправляемыхъ и получаемыхъ грузовъ, должна значительно отличаться отъ области желѣзодѣлательнаго или химическаго производства. Въ земледѣльческихъ округахъ явленія товарной перевозки будутъ неизбѣжно измѣняться въ зависимости отъ рода воздѣлываемыхъ растеній, отъ свойствъ почвы и климата, отъ характера господствующей системы хозяйства. Для полнаго выясненія условій желѣзнодорожной перевозки надлежало бы изучить по крайней мѣрѣ всѣ основныя разновидности разсмотрѣнныхъ типовъ. Но при настоящемъ положеніи товарной статистики въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ, выполненіе этой задачи представляется почти невозможнымъ. Главное препятствіе заключается въ отсутствіи однообразной классификаціи грузовъ; каждое управленіе при составленіи отчетовъ по-своему распредѣляетъ на классы перевозимые товары, вслѣдствіе чего даже на двухъ смежныхъ линіяхъ одинъ и тотъ же товаръ, то показывается особо, то соединяется съ какимъ-либо инымъ грузомъ [112]. Съ другой стороны самая программа свѣдѣній, сообщаемыхъ въ отчетахъ о различныхъ родахъ перевозимыхъ грузовъ, отнюдь не однородна на всѣхъ дорогахъ. Въ

---

[112]) Такъ, напримѣръ, въ отчетахъ за 1874 годъ на Рязанско-Козловской дорогѣ всѣ перевозимые товары раздѣлены на 156 разрядовъ, а на Московско-Рязанской, составляющей ея продолженіе, только на 42 разряда. Поэтому на послѣдней дорогѣ по необходимости являются слитыми вмѣстѣ многіе роды грузовъ, разработанные первою отдѣльно. Такъ, напримѣръ, Рязанско-Козловская дорога въ таблицѣ № 11 показываетъ особо сахарный песокъ, сахаръ-рафинадъ, изюмъ, гастрономическій товаръ и пр., а въ отчетѣ Московско-Рязанской дороги (табл. 24 и 25) всѣ приведенныя и многія другія категоріи товаровъ соединены въ одну общую рубрику „колоніальные товары". Подобное же разногласіе встрѣчается и въ большей части другихъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ.

большей части нашихъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ обозначаются по станціямъ количества какъ отправленныхъ, такъ и прибывшихъ товаровъ разныхъ категорій, при чемъ мѣстные грузы показываются отдѣльно отъ отправленныхъ и полученныхъ другими дорогами. Но есть отчеты (напримѣръ, Курско-Кіевской дороги), въ которыхъ сообщаются подробныя свѣдѣнія объ отправленныхъ товарахъ по отдѣльнымъ станціямъ и родамъ, но не дается подобныхъ же свѣдѣній о прибывшихъ товарахъ. Въ другихъ отчетахъ (напримѣръ Двинабурго-Витебской дороги) показывается лишь общая сумма различныхъ товаровъ, отправленныхъ и полученныхъ станціями, безъ обозначенія какая доля изъ этой суммы принадлежитъ самой станціи и какая передана съ другихъ и на другія дороги.—Подобныя разногласія въ высшей степени затрудняютъ утилизацію матеріаловъ, заключающихся въ отчетахъ, такъ какъ при существованіи ихъ становится почти невозможнымъ сравненіе данныхъ,—этотъ главный пріемъ статистическаго изслѣдованія. Поэтому первый шагъ на пути къ указанной выше цѣли долженъ состоять въ установленіи для всѣхъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ одной общей классификаціи перевозимыхъ товаровъ и однообразной программы свѣдѣній относительно каждой категоріи товаровъ. Когда первоначальныя данныя будутъ приведены въ такой однообразный видъ, тогда явится возможность, путемъ сравнительно-статистическаго анализа, изучить основныя условія желѣзнодорожной перевозки въ зависимости отъ разнообразныхъ мѣстныхъ особенностей, и слѣдовательно поставить желѣзнодорожную экономію на научную почву.

Значеніе правильной классификаціи свѣдѣній о перевозкѣ товаровъ простирается даже далѣе спеціальнаго интереса желѣзнодорожной экономіи. Систематическая разработка фактовъ товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ по отдѣльнымъ станціямъ и разрядамъ товаровъ можетъ доставить драгоцѣнный матеріалъ для цѣлой экономической науки. Современная хозяйственная статистика сдѣлала многое для изученія разныхъ сторонъ производства, но она владѣетъ весьма недостаточными данными по части потребленія и обмѣна. По отдѣлу

потребленія статистика не даетъ ничего, кромѣ отрывочныхъ свѣдѣній относительно отдѣльныхъ мѣстностей и немногихъ главныхъ предметовъ продовольствія. Въ отдѣлѣ обмѣна достаточно разработаны только факты международной торговли; но эти факты сообщаютъ понятіе лишь о ходѣ обмѣна между цѣлыми странами; таможенная статистика теряетъ изъ виду товаръ, какъ скоро онъ переступилъ границу. Что же касается до явленій обмѣна внутри страны, то все знакомство съ ними въ настоящее время ограничивается скудными и поверхностными свѣдѣніями, собираемыми на ярмаркахъ и въ болѣе крупныхъ коммерческихъ центрахъ. Между тѣмъ основательное изслѣдованіе потребленія и внутренняго обмѣна является столь же необходимымъ для экономической науки какъ и изученіе производства; такъ какъ только сопоставляя всѣ эти стороны хозяйственной жизни, она можетъ надлежащимъ образомъ объяснить сложныя явленія въ хозяйствѣ, въ томъ числѣ, напримѣръ, кризисы.—Указанные пробѣлы хозяйственной статистики могли бы быть въ значительной степени восполнены правильною разработкой свѣдѣній о движеніи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ. Желѣзнодорожныя управленія по каждой станціи владѣютъ столь же подробными свѣдѣніями объ отпускѣ и привозѣ товаровъ, какіе таможенная статистика имѣетъ по немногимъ пограничнымъ пунктамъ. Какъ скоро мы знаемъ, что районъ извѣстной станціи сносится съ другими частями страны исключительно при помощи желѣзныхъ дорогъ, то по цифрамъ отправленныхъ и полученныхъ по нимъ товаровъ мы можемъ составить себѣ ясное понятіе не только о ходѣ обмѣна, но и о размѣрамъ и характерѣ производства и потребленія въ предѣлахъ этого района. Съ другой стороны на упомянутыхъ цифрахъ неизбѣжно отражаются всѣ главныя событія и перемѣны, въ экономическомъ быту той мѣстности, къ которой онѣ относятся. Приливъ или отливъ народонаселенія, водвореніе новаго промысла или упадокъ стараго, обильная жатва или неурожай, промышленное оживленіе или застой, и какъ результатъ сказаннаго, подъемъ или упадокъ благосостоянія въ данной мѣстности,—все это своеобразно отпечатлѣвается

на количествѣ отпускаемыхъ и получаемыхъ ею товаровъ и взаимныхъ отношеніяхъ различныхъ категорій послѣднихъ. Поэтому при правильной разработкѣ товарной статистики, каждая желѣзнодорожная станція можетъ служить какъ бы обсерваторіею для наблюденія экономической жизни въ окружающемъ районѣ; а такъ какъ въ странахъ съ развитою сѣтью желѣзныхъ дорогъ обыкновенно насчитываются цѣлыя сотни подобныхъ обсерваторій, существующихъ притомъ въ самой разнообразной обстановкѣ, то можно представить себѣ, какое богатство драгоцѣннаго научнаго матеріала могутъ дать ихъ наблюденія, если только послѣднія будутъ регистрируемы въ правильной системѣ и затѣмъ періодически сводимы и публикуемы [113])

---

[113]) На первый разъ можно было бы ограничиться ежегодною публикаціей свѣдѣній о количествѣ товаровъ каждой категоріи, отправленныхъ и принятыхъ отдѣльными станціями желѣзныхъ дорогъ. Само собою разумѣется, что въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ соприкасаются нѣсколько дорогъ, товары, отпущенные и принятые самою станціею, должны быть показаны отдѣльно отъ грузовъ, переданныхъ съ другихъ или на другія дороги. Впослѣдствіи, при болѣе подробной разработкѣ статистическихъ данныхъ въ желѣзнодорожныхъ управленіяхъ, указанная программа могла бы быть дополнена включеніемъ по каждой станціи свѣдѣній о мѣстахъ назначенія отправляемыхъ и о мѣстахъ оправленія получаемыхъ товаровъ. Примѣръ отчета Московско-Рязанской дороги за 1877 годъ, въ которомъ мы встрѣтили опытъ систематической обработки этихъ послѣднихъ свѣдѣній, показываетъ какая полная картина внутренняго обмѣна въ странѣ получается при подобномъ расширеніи программы товарной статистики на желѣзныхъ дорогахъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Статистическія таблицы по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Относительно дорогъ, означенныхъ звѣздочками, имѣются примѣчанія вслѣдъ за таблицами.

Таблица I.

Валовой доходъ и его факторы на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1874 году.

№	Наименованіе дорогъ.	Длина эксплуатаціонная.	Длина дѣйствительная.	Вся сумма валоваго дохода.	Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Доходъ отъ прочихъ статей перевозки.	Разные сборы.	Въ процентномъ отношеніи. Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Доходъ отъ проч. статей перевозки.	Разные сборы.	ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ. Количество перевезенныхъ пассажировъ.	Средняя выручка съ пассаж. въ руб.	Средній пробѣгъ въ верстахъ.	Количество пассажироверстъ въ тысячахъ верстъ.	Средняя выручка съ пассажироверсты въ коп.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	Николаевская	604	604	20,434,830	4,970,155	12,528,939	1,929,184	1,006,552	24.3	61.1	9.5	4.9	1,623,744	3.06	221	359,553	1.31
2	Московско-Рязанская. . .	243	243	6,247,429	1,291,308	4,135,782	534,647	285,702	20.7	66.2	8.6	4.5	1,030,289	1.25	92.2	94,972	1.35
3	Рязанско-Козловская. . .	198	198	5,020,029	618,075	3,607,221	524,920	269,813	12.3	71.8	10.5	5.4	407,714	1.52	125.8	51,318	1.20
4	Царскосельская	25	25	504,891	144,775	28,706	3,980	27,230	88.1	5.7	0.8	5.4	1,017,615	0.14	22.4	22,750	1.96
5	Московско-Курская . . .	502	502	8,863,023	2,466,297	5,112,623	603,963	680,140	27.8	57.7	6.8	7.7	1,507,230	1.64	121.7	183,463	1.3
6	Московско-Нижегородск.*	410	410	7,063,946	1,742,512	4,536,416	463,899	321,119	24.6	64.2	6.6	4.05	1,078,570	1.62	123	132,965	1.29
7	Варшавско-Вѣнская . . .	325	325	4,446,844	1,214,313	2,677,374	226,329	328,728	27.3	60.2	5.1	7.4	1,485,347	0.81	67.3	99,556	1.22
8	Риго-Динабургская. . . .	214	214	2,506,354	502,024	1,761,963	56,329	186,038	20	70.3	2.3	7.4	524,812	1.24	97.4	39,362	1.27
9	Динабурго-Витебская. . .	244	244	2,842,258	458,942	2,209,588	90,835	82,893	16.2	77.7	3.2	2.9	345,581	1.33	109.7	37,917	1.21
10	Рыбинско-Бологовская *.	280	280	3,076,940	525,110	1,629,204	45,231	877,395	17.1	52.9	1.5	28.5	260,364	2.01	164	48,843	1.08
11	Орловско-Витебская. . .	488	488	5,065,611	588,940	4,128,993	133,449	214,229	11.6	81.5	2.7	4.2	409,723	1.44	118	48,318	1.22
12	Козловско-Тамбовская . .	68	68	670,998	140,398	418,303	32,621	79,676	20.9	62.3	4.9	11.9	194,656	0.88	63.1	12,293	1.14
13	Курско-Кіевская.	440	440	4,035,863	1,174,903	2,349,714	208,124	305,122	29.1	58.2	5.1	7.6	519,634	2.25	185.8	96,594	1.22
14	Московско-Ярославская .	271	271	2,465,320	997,827	1,282,024	83,521	101,948	40.5	52	3.4	4.1	1,106,771	0.90	70.6	78,186	1.27
15	Варшавско-Тереспольская	200	200	1,807,087	571,818	972,903	199,374	69,992	31.6	53.8	11.1	3.5	484,608	1.18	107	51,914	1.10
16	Курско-Харьково-Азовск.	764	764	6,585,718	2,100,333	3,783,517	305,317	396,551	31.9	57.5	4.6	6	1,018,591	2.04	163	166,891	1.24
17	Одесская	985	985	8,470,482	2,111,203	5,116,021	568,179	675,079	24.9	60.4	6.7	8	1,295,182	1.63	126	163,397	1.29
18	Кіево-Брестская.	802	802	6,639,480	1,705,925	4,096,457	428,525	408,573	25.7	61.7	6.5	6.1	1,048,358	1.62	138	144,608	1.18
19	Петербургско-Варшавск.*	1,207	1,207	9,763,794	3,300,108	4,626,206	1,126,834	710,646	33.8	47.4	11.5	7.3	1,728,215	1.91	137	237,193	1.39
20	Орловско-Грязская . . .	283	283	2,150,350	346,118	1,519,217	109,745	175,270	16.1	70.7	5.4	8.1	257,085	1.35	128.7	33,394	1.04
21	Варшавско-Бромбергская.	138	138	1,031,364	281,223	514,238	67,040	168,863	27.2	49.9	6.5	16.4	416,351	0.67	52.2	21,727	1.29
22	Волго-Донская.	73	73	517,205	18,288	400,292	9,439	89,186	3.5	77.4	1.8	17.3	23,640	77.3	59.8	1,413	1.29
23	Риго-Больдерааская. . .	18	18	126,304	45,049	23,715	901	56,638	35.7	18.8	0.7	44.8	498,145	0.09	6.1	3,062	1.49

№	Наименованіе дороги.	Длина эксплуатаціонная.	Длина действительная.	Вся сумма валоваго дохода.	Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Доходъ отъ прочихъ статей перевозки.	Разные сборы.	Въ процентномъ отношеніи. Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Доходъ отъ проч. статей перевозки.	Разные сборы.	ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ. Количество перевезенныхъ пассажировъ.	Средняя выручка съ пассаж. въ руб.	Средній пробѣгъ въ верстахъ.	Количество пассажироверстъ въ тысячахъ верстъ.	Средняя выручка съ пассажироверсты въ коп.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
24	Харьково-Николаевская *	603	603	3,718,946	978,147	2,345,964	147,923	246,912	26.3	63.1	4	6.6	624,059	1.78	147	87,711	1.12
25	Фабрично-Лодзинская . .	26	26	159,195	46,456	90,754	16,104	5,881	29.2	57	10.1	3.7	144,017	0.32	26	3,744	1.24
26	Московско-Брестская. . .	1,023	1,023	6,041,848	1,731,086	3,536,228	405,743	368,791	28.7	58.5	6.7	6.1	968,415	1.79	167	161,926	1.07
27	Козлов.-Воронеж.-Ростов.	780	780	4,607,071	1,118,308	3,063,156	141,253	284,354	24.3	66.5	3	6.2	1,008,030	1.11	97.6	98,462	1.13
28	Балтійская.	462	462	2,665,218	962,745	1,413,212	145,193	144,068	36.1	53	5.5	5.4	1,486,102	0.65	40.5	60,145	1.60
29	Тамбовско-Саратовская.	363	363	1,925,318	465,759	1,234,742	140,332	84,485	24.2	64.1	7.3	4.4	285,531	1.63	122.7	35,033	1.38
30	Ряжско-Моршанская. . .	121	121	612,515	113,240	382,182	20,505	96,588	18.5	62.4	3.3	15.8	133,720	0.84	73	9,833	1.15
31	Поти-Тифлисская.. . . .	289	289	1,397,658	562,129	713,145	68,338	54,046	40.2	51	4.7	3.9	367,798	1.53	81.5	29,950	1.88
32	Шуйско-Ивановск. I отд.	85	85	402,572	111,288	213,948	9,406	67,930	27.6	53.2	2.3	16.9	164,041	0.68	49	7,985	1.42
33	Бресто-Граевская	203	203	933,110	158,709	690,011	34,366	50,024	17	73.9	3.7	5.4	221,944	0.71	59	13,160	1.20
34	Грязе-Царицынская . . .	625	625	2,702,332	410,251	1,839,897	354,399	97,785	15.2	68.1	13.1	3.6	219,246	1.87	159	34,843	1.21
35	Ландварово-Роменская *.	665	711	2,657,628	553,753	1,769,396	126,153	208,326	20.8	66.6	4.8	7.8	483,598	1.14	99	48,181	1.15
36	Риго-Митавская.	127	127	392,256	252,064	89,557	20,578	30,057	64.3	22.8	5.2	7.7	427,846	0.58	43.7	18,721	1.34
37	Финляндская *	446	446	1,352,767	583,211	671,823	88,568	9,165	43.1	49.7	6.5	0.7	1,086,519	0.54	39.3	45,143	1.27
38	Шуйско-Ивановск. II отд.	87	87	245,005	50,181	137,566	3,312	53,946	20.5	56.1	1.4	22	71,813	0.69	53	3,832	1.31
39	Новгородская*.	68	68	186,078	92,299	55,117	17,030	21,632	49.6	29.6	9.2	11.6	129,406	0.71	63	8,133	1.13
40	Новоторжская*	80	128	207,359	73,998	91,097	24,234	18,030	38.1	46.0	12.3	2.6	104,761	0.70	53.6	5,648	1.31
41	Лозово-Севастопольская*	311	542	705,548	337,108	258,655	47,443	62,342	47.8	36.7	6.7	8.8	248,032	1.35	106	26,535	1.27
42	Константиновская. . . .	85	85	191,043	25,573	90,680	5,223	69,567	13.4	47.5	2.7	36.4	44,336	0.58	51.9	2,298	1.12
43	Моршанско-Сызранская *	105	485	203,202	62,443	114,378	14,979	11,402	30.7	56.3	7.4	5.6	34,417	1.81	139	4,912	1.28
44	Ряжско-Вяземская* . . .	96	665	172,274	33,643	110,525	4,613	23,493	19.5	64.2	2.7	13.6	48,938	0.69	54	2,643	1.27
45	Ярославско-Вологодская.	191	191	306,838	142,657	136,225	15,438	12,518	46.5	44.4	5	4.1	153,073	0.96	77	11,787	1.21
46	Либавская	480	480	673,837	278,442	341,257	20,620	33,518	41.3	50.6	3.1	5	290,461	0.96	75.6	21,910	1.27
	Итого . .	16,103	17,331	142,795,768	36,759,134	86,848,961	9,622,430	9,565,243	25.7	60.9	6.8	6.7	27,028,328	1.36	106.3	2,872,224	1.28

№	Наименованіе дорогъ.	Товарное движеніе.					На версту дороги.						
		Количество перевезенныхъ грузовъ.	Средній доходъ съ пуда въ коп.	Средній пробѣгъ въ верстахъ.	Количество пудоверстъ въ тысячахъ верстъ.	Средній доходъ съ пудоверсты въ коп.	Весь валовой доходъ.	Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Пассажиры.	Пассажироверсты въ тысячахъ верстъ.	Товары въ пуд.	Пудоверсты въ тысячахъ верстъ.
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	Николаевская	112,605,711	$11._{13}$	386	43,472,347	0,0290	33,832	8,229	20,743	2,688	595	186,433	$71,974._{1}$
2	Московско-Рязанская.	77,800,062	$5._{52}$	160	13,054,593	0,0340	25,709	5,314	17,020	4,240	$390._{8}$	320,165	$53,722._{5}$
3	Рязанско-Козловская.	70,409,431	$5._{12}$	$161._{2}$	11,348,463	0,0319	25,354	3,122	18,218	2,059	$259._{2}$	355,603	$57,315._{5}$
4	Царскосельская	649,346	$4._{42}$	—	—	—	20,196	17,791	1,148	40,704	910	25,974	—
5	Московско-Курская.	64,316,360	$8._{17}$	$233._{6}$	15,026,868	0,0340	17,655	4,913	10,184	3,002	$365._{5}$	128,120	29,934
6	Нижегородская	56,831,197	$7._{98}$	233	13,235,694	0,0340	17,229	4,250	11,064	2,679	$321._{9}$	138,612	$32,282._{2}$
7	Варшавско-Вѣнская	73,259,293	$3._{73}$	$150._{7}$	11,045,710	0,0242	13,682	3,736	8,238	4,570	$306._{3}$	225,413	$33,986._{8}$
8	Риго-Динабургская.	39,640,399	$4._{43}$	$164._{7}$	6,535,168	0,0260	11,712	2,346	8,233	2,452	$183._{9}$	185,235	$30,538._{2}$
9	Динабурго-Витебская.	41,478,360	$5._{32}$	$216._{5}$	8,981,663	0,0240	11,648	1,881	9,056	1,416	$155._{4}$	169,993	$36,810._{1}$
10	Рыбинско-Бологовская	29,766,701	$5._{48}$	246	7,347,431	0,0222	10,989	1,875	5,818	930	174	106,310	$26,240._{8}$
11	Орловско-Витебская	59,269,616	$6._{65}$	$288._{6}$	17,107,934	0,0240	10,380	1,207	8,461	839	99	121,454	$35,057._{2}$
12	Козловско-Тамбовская	22,155,509	$1._{96}$	$69._{8}$	1,545,444	0,0270	9,867	2,064	6,151	2,862	$180._{8}$	325,816	$22,727._{1}$
13	Курско Кіевская.	26,519,761	$8._{82}$	$228._{9}$	6,070,704	0,0388	9,172	2,670	5,340	1,181	$219._{5}$	60,272	13,797
14	Московско-Ярославская.	33,083,276	$3._{88}$	112	3,728,543	0,0344	9,097	3,682	4,731	4,084	$288._{5}$	122,078	$13,758._{5}$
15	Варшавско-Тереспольская.	17,986,235	$5._{36}$	$151._{8}$	2,727,830	0,0353	9,035	2,859	4,864	2,423	$259._{6}$	89,931	13,639
16	Курско-Харьково-Азовская	45,893,583	$8._{25}$	$238._{8}$	10,960,209	0,0320	8,620	2,749	4 952	1,333	$218._{4}$	60,070	$14,345._{8}$
17	Одесская	61,576,050	$8._{31}$	245	15,097,466	0,0338	8,599	2,143	5,194	1,315	$165._{9}$	62,514	$15,327._{4}$
18	Кіево-Брестская	50,646,339	$6._{18}$	230	11,666,577	0,0350	8,279	2,127	5,108	1,307	$180._{3}$	63,150	$14,546._{8}$
19	Петербурго-Варшавская.	57,821,733	8	$217._{5}$	12,578,380	0,0370	8,089	2,734	3,833	1,432	$196._{5}$	47,904	$10,421._{1}$
20	Орловско-Грязская.	29,576,239	$5._{72}$	186	5,649,471	0,0279	7,568	1,223	5,368	908	118	104,510	$19,962._{8}$
21	Варшавско-Бромбергская	18,796,864	$2._{80}$	$81._{1}$	1,521,248	0,0338	7,473	2,038	3,726	3,017	$157._{4}$	136,209	$11,023._{5}$
22	Волго-Донская.	12,131,232	$4._{26}$	73	882,517	0,0465	7,085	250	5,483	324	$19._{3}$	166,181	$12,089._{2}$
23	Риго-Больдерааская	2,167,915	$1._{09}$	$16._{2}$	35,222	0,0673	7,017	2,503	1,317	27,674	$170._{1}$	120,439	$1,956._{7}$
24	Харьковско-Николаевская.	29,220,496	$8._{03}$	290	8,452,250	0,0278	6,167	1,622	3,890	1,034	$145._{4}$	48,458	14,017

№	Наименованіе дорогъ.	Товарное движеніе.					На версту дороги.						
		Количество перевезенныхъ грузовъ.	Средній доходъ съ пуда въ коп.	Средній пробѣгъ въ верстахъ.	Количество пудоверстъ въ тысячахъ верстъ.	Средній доходъ съ пудоверсты въ коп.	Весь валовой доходъ.	Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Пассажиры.	Пассажироверсты въ тысячахъ верстъ.	Товары въ пуд.	Пудоверсты въ тысячахъ верстъ.
1	2	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
25	Фабрично-Лодзинская	8,666,115	$1._{18}$	26	225,049	0,0450	6,123	1,787	3,490	5,539	144	333,312	$8,655._{7}$
26	Московско-Брестская	51,378,858	$6._{88}$	247	12,952,481	0,0280	5,907	1,692	3,457	947	$158._{3}$	50,224	$12,661._{3}$
27	Козловско-Воронежско-Ростовская	52,873,999	$5._{53}$	$186._{7}$	9,881,916	0,0296	5,906	1,434	3,927	1,292	$126._{2}$	67,787	$12,669._{1}$
28	Балтійская	23,030,936	$6._{14}$	$242._{3}$	5,581,673	0,0253	5,769	2,083	3,059	3,216	$130._{2}$	49,850	$12,081._{5}$
29	Тамбовско-Саратовская	26,183,055	$4._{72}$	$167._{6}$	4,389,868	0,0281	5,303	1,283	3,401	786	$96._{5}$	72,130	$12,093._{3}$
30	Ряжско-Моршанская	11,057,005	$3._{16}$	$93._{2}$	1,030,752	0,0369	5,062	936	3,158	1,105	$81._{3}$	91,380	$8,518._{6}$
31	Поти-Тифлисская	8,347,052	$8._{56}$	$99._{4}$	827,928	0,0862	4,836	1,945	2,468	1,273	$103._{6}$	28,882	$2,864._{8}$
32	Шуйско-Ивановская I отд.	6,986,775	$3._{06}$	66	429,656	0,0498	4,736	1,309	2,517	1,930	$93._{9}$	82,197	$5,054._{8}$
33	Бресто-Граевская	16,773,242	$4._{12}$	$146._{6}$	2,545,878	0,0281	4,597	782	3,399	1,093	$64._{8}$	82,627	$12,541._{3}$
34	Грязе-Царицынская	23,918,094	$7._{69}$	301	7,192,908	0,0260	4,324	656	2,944	351	$55,_{7}$	38,269	$11,508._{6}$
35	Ландварово-Роменская	22,534,015	$7._{38}$	261	6,063,524	0,0260	3,996	833	2,661	727	$72._{4}$	33,885	$9,118._{1}$
36	Риго-Митавская	4,604,847	$1._{94}$	$52._{7}$	242,819	0,0370	3,088	1,984	705	3,369	$147._{4}$	36,258	1,912
37	Финляндская	22,435,091	$3._{01}$	$92._{6}$	2,225,024	0,0303	3,033	1,308	1,506	2,436	$101._{2}$	50,303	$4,988._{8}$
38	Шуйско-Ивановская II отд.	5,539,807	$2._{43}$	61	393,258	0,0350	2,816	577	1,581	825	44	63,676	$4,520._{2}$
39	Новгородская	1,960,649	$2._{81}$	$65._{4}$	128,120	0,0431	2,736	1,358	810	1,903	$119._{6}$	28,833	$1,884._{1}$
40	Новоторжская	4,064,185	$2._{24}$	$47._{8}$	194,355	0,0469	2,592	925	1,139	1,309	$70._{6}$	50,802	$2,429._{4}$
41	Лозово-Севастопольская	4,993,425	$5._{21}$	135	677,280	0,0380	2,269	1,084	832	797	$85._{3}$	16,056	$2,177._{8}$
42	Константиновская	7,024,927	$1._{29}$	$47._{1}$	331,345	0,0274	2,247	301	1,067	522	27	82,646	$3,898._{2}$
43	Моршанско-Сызранская	1,619,073	$7._{07}$	$169._{8}$	281,376	0,0407	1,923	595	1,089	328	$46._{8}$	15,420	$2,679._{8}$
44	Ряжско-Вяземская	7,513,086	$1._{47}$	52	389,286	0,0284	1,794	350	1,151	510	$27._{5}$	78,261	$4,055._{1}$
45	Ярославско-Вологодская	2,071,123	$6._{63}$	$141._{8}$	293,762	0,0464	1,606	747	713	801	$61._{7}$	10,843	1,538
46	Либавская	8,846,795	$3._{84}$	$144._{1}$	1,324,302	0,0258	1,404	580	711	605	$45._{6}$	18,431	$2,758._{9}$
		1,356,023,862	$6._{41}$	$210._{7}$	285,674,292	0,0304	8,867	2,283	5,393	1,678	$177._{9}$	84,209	17,776

Таблица II.

Измѣненія валоваго дохода и его факторовъ на русской сѣти въ десятилѣтіе съ 1865 по 1874 годъ.

Годъ эксплуатаціи.	Длина сѣти		Вся сумма валоваго дохода.	Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія	Доходъ отъ прочихъ статей перевозки и разныхъ сборовъ.	Въ процентномъ отношеніи:			Пассажирское движеніе.				
	Эксплуатаціонная.	Дѣйствительная.					Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Доходъ отъ проч. статей и сборовъ.	Количество перевезенныхъ пассажировъ.	Средняя выручка съ пассажира въ рубляхъ.	Средній пробѣгъ въ верстахъ.	Количество пассажироверстъ въ тысячахъ вер.	Средняя выручка съ пассажироверсты въ копѣйкахъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1865	—	2,901	24,912,866	8,621,767	12,240,272	4,050,827	34.6	49.1	16.3	6,150,979	1.40	148	910,061	0.95
1866	—	4,217	31,995,351	10,172,741	17,402,631	4,419,979	31.8	54.4	13.8	7,669,278	1.33	120	920,218	1.11
1867	4,787	4,474	40,735,489	11,963,954	23,599,281	5,172,254	29.4	58.1	12.5	8,850,530	1.35	117	998,701	1.20
1868	6,562	5,301	51,867,863	13,687,342	31,389,431	6,791,090	26.4	60.5	13.1	9,997,249	1.37	109	1,092,699	1.25
1869	7,480	6,728	65,536,491	17,178,508	39,445,665	8,912,318	26.2	60.2	13.6	11,978,005	1.37	108	1,298,416	1.32
1870	10,211	8,861	78,947,973	21,658,566	46,630,319	10,659,088	27.4	59.1	13.5	14,839,210	1.46	103	1,521,208	1.42
1871	12,831	11,099	94,313,193	26,226,564	56,679,244	11,407,385	27.9	60	12.1	18,266,996	1.43	105	1,924,044	1.36
1872	13,695	13,330	103,790,070	31,580,168	59,919,220	12,290,682	30.4	57.7	11.9	21,471,676	1.47	111	2,401,711	1.31
1873	15,220	14,369	124,260,233	32,979,517	80,712,556	10,568,160	26.5	64.9	8.6	23,495,656	1.40	109	2,546,024	1.27
1874	17,331	16,103	142,795,768	36,759,134	86,848,961	19,187,673	25.7	60.8	13.5	27,048,328	1.36	106	2,872,244	1.28

Годъ эксплуатаціи.	Товарное движеніе					На версту дороги.						
	Количество перевезенныхъ грузовъ въ пудахъ.	Средній доходъ съ пуда въ копѣйк.	Средній пробѣгъ пуда въ верстахъ.	Количество пудоверстъ въ тысячахъ верстъ.	Средній доходъ съ пудоверсты въ копѣйкахъ.	Весь валовой доходъ.	Доходъ отъ пассажирскаго движенія.	Доходъ отъ товарнаго движенія.	Пассажиры.	Пассажироверсты въ тысячахъ верстъ.	Товары въ пудахъ.	Пудоверсты въ тысячахъ верстъ.
1	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1865	122,527,028	9.99	266	32,425,156	0,0375	8,586	2,848	4,219	1,872	313.7	52,395	11,176
1866	216,118,834	8.06	231	48,813,386	0,0357	7,587	2,412	4,127	1,819	218.2	61,700	11,575
1867	293,659,880	8.05	нѣтъ св.	нѣтъ свѣдѣній.	нѣтъ св.	9,104	2,735	5,395	1,911	223.2	65,637	—
1868	411,277,490	7.63	» »	» »	» »	9,784	2,631	6,035	1,885	206.1	77,585	—
1869	502,992,153	7.84	» »	» »	» »	9,741	2,553	5,863	1,780	206.8	74,761	—
1870	606,991,687	7.68	196	118,788,896	0,0392	8,909	2,444	5,262	1,674	171.6	68,501	13,406
1871	803,871,730	7.05	211	170,167,330	0,0333	8,497	2,363	5,107	1,645	173.3	72,427	15,332
1872	860,959,373	6.80	н. св.	нѣтъ свѣд.	н. св.	7,786	2,369	4,495	1,610	180.1	64,588	—
1873	1.162,128,360	6.94	213	239,865,790	0,0328	8,647	2,295	5,732	1,635	181.2	82,537	16,610
1874	1.356,023,862	6.41	211	285,674,292	0,0304	8,867	2,283	5,393	1,678	177.9	84,209	17,776

Таблица III.

Распредѣленіе товарныхъ грузовъ на русскихъ жел. дор. за 1874 г. по мѣстамъ отправленія и назначенія и по направленіямъ перевозки.

№	Наименованіе дорогъ.	Въ обѣ стороны.										Изъ числа перевезенныхъ грузовъ:			
		Всего перевезено товарныхъ грузовъ	Въ томъ числѣ:					Въ процентномъ отношеніи ко всей суммѣ перевезенныхъ грузовъ составляютъ грузы:				Отправлено собственными станціями.	Принято отъ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
			По внутреннему сообщенію.	По прямому сообщенію.			По транзитному сообщенію.								
			Отправлено собственными станціями на собственныя.	Отправлено собственными станціями на другія дороги.	Принято съ другихъ дорогъ на собственныя станціи.	Итого перевезено по прямому сообщенію.	Передано съ однихъ чужихъ дорогъ на другія.	Внутренняго сообщенія.	Прямаго сообщенія.	Транзитнаго сообщенія.					
		Тысячъ пудовъ.										Тысячъ пудовъ.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12	13	14	15
1	Николаевская*	112,606	38,988	10,431	52,556	62,987	10,631	34.7	55.9	9.4		49,418	63,187	91,543	21,063
2	Рязанско-Козловская*	70,409	1,619	15,159	2,255	19,284	49,506	2.3	27.4	70.3		18,647	51,762	3,874	66,535
3	Одесская	61,576	45,798	7,207	8,571	15,778	—	76	23.9	—		53,005	8,571	54,369	7,297
4	Московско-Нижегородская*	56,831	40,907	11,296	4,403	15,699	225	72	27.6	0.4		52,203	4,629	45,310	11,521
5	Козловско-Воронеж.-Ростовская*	52,873	23,846	11,757	6,214	17,971	11,056	45.1	34	20.9		35,603	17,270	30,061	22,812
6	Кіево-Брестская*	50,646	нѣтъ	свѣ	дѣ	ній		—	—	—		32,757	17,889	30,756	19,890
7	Курско-Харьково-Азовская*	45,893	18,970	11,513	8,645	20,153	6,760	41.4	43.9	14.7		30,491	15,402	27,623	18,270
8	Динабурго-Витебская	41,478	3,790	3,100	2,887	5,986	31,702	9.1	14.5	76.4		6,890	34,588	6,677	34,801
9	Риго-Динабургская	39,640	10,803	9,663	19,175	28,838	—	28.1	61.9	—		20,466	19,175	29,978	9,663
10	Московско-Ярославская	33,083	31,972	870	341	1,211	—	96.4	3.6	—		32,742	341	32,213	870
11	Рыбинско-Бологовская	29,767	3,238	23,397	3,132	26,529	—	10.9	89.1	—		26,635	3,132	6,370	23,397
12	Орловско-Грязская	29,576	1,226	8,472	5,481	13,954	14,396	4.1	47.2	48.7		9,698	19,878	6,707	22,869
13	Харьково-Николаевская	29,220	19,196	5,371	3,442	8,813	1,210	65.8	30.1	4.1		24,567	4,653	22,638	6,582
14	Курско-Кіевская*	26,520	3,761	13,748	5,095	18,844	3,915	14.2	70.9	14.9		17,509	9,011	8,856	17,664
15	Тамбовско-Саратовская	26,183	7,803	17,282	1,098	18,380	—	23.6	76.4	—		25,085	1,098	8,901	17,282
16	Грязе-Царицынская	23,918	4,726	17,979	1,213	19,192		19.8	80.2	—		22,705	1,213	5,939	17,979
17	Балтійская	23,031	8,572	4,937	9,318	14,255	204	37.3	61.8	0.9		13,509	9,522	17,890	5,141
18	Козловско-Тамбовская	22,155	23	1,786	—	3,268	18,864	0.1	14.8	85.1		1,809	20,346	1,505	20,650
19	Варшавско-Тереспольская*	17,986	5,658	1,953	8,497	10,450	1,878	32	57.6	10.4		7,611	10,375	14,155	3,831
20	Бресто-Граевская	16,773	3,771	2,802	10,200	13,002	—	22.5	77.5	—		6,573	10,200	13,971	2,802
21	Волго-Донская	12,131	12,131	—		—	—	100	—			12,131	—	12,131	—

№	Наименованіе дорогъ.	Въ обѣ стороны.												
		Всего перевезено товарныхъ грузовъ.	Въ томъ числѣ:					Въ процентномъ отношеніи ко всей суммѣ перевезенныхъ грузовъ составляютъ грузы:			Изъ числа перевезенныхъ грузовъ:			
			По внутреннему сообщенію.	По прямому сообщенію.			По транзитному сообщенію.							
			Отправлено собственными станціями на собственныя.	Отправлено собственными станціями на другія дороги.	Принято отъ другихъ дорогъ на собственныя станціи.	Итого перевезено по прямому сообщенію.	Передано съ однихъ чужихъ дорогъ на другія.	Внутренняго сообщенія.	Прямого сообщенія.	Транзитнаго сообщенія.	Отправлено собственными станціями.	Принято отъ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
		Тысячъ пудовъ.									Тысячъ пудовъ.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
22	Ряжско-Моршанская*	11,057	319	8,332	163	9,665	1,073	28.9	71.1	—	8,651	2,406	1,652	9,405
23	Либавская	8,847	6,413	989	1,423	2,412	22	72.6	27.2	0.2	7,402	1,445	7,836	1,011
24	Фабрично-Лодзинская	8,666	439	604	7,623	8,227	—	5.1	94.9	—	1,043	7,623	8,062	604
25	Константиновская	7,025	1,095	5,041	889	5,930	—	15.6	84.4	—	6,136	889	1,984	5,041
26	Шуйско-Ивановская I отд.	6,987	1,888	1,166	3,152	4,318	781	27	61.8	11.2	3,054	3,933	5,040	1,947
27	Шуйско-Ивановская II отд	5,540	4,140	846	554	1,400	—	74.7	25.3	—	4,986	554	4,694	846
28	Лозово-Севастопольская	4,993	2,474	1,069	1,450	2,519	—	49.5	50.5	—	3,543	1,450	3,924	1,069
29	Риго-Митавская*	4,605	3,625	699	280	980	—	78.7	21.3	—	4,326	289	3,906	699
30	Риго-Больдерааская	2,167	2,064	63	40	103	—	95.3	4.5	—	2,127	40	2,104	63
31	Ярославско-Вологодская	2,071	1,734	93	244	337	—	83.7	16.3	—	1,827	244	1,978	93
32	Новгородская	1,961	326	580	1,055	1,635	—	16.6	83.4	—	1,906	1,055	1,381	580
33	Моршанско-Сызранская	1,619	347	1,159	113	1,272	—	21.4	78.6	—	1,506	113	460	1,159
34	Московско-Рязанская*	77,800	13,136	6,750	30,262	37,012	27,651	16.8	47.6	35.6	19,886	57,914	43,398	34,402
35	Варшавско-Вѣнская	73,259	39,912	21,380	8,359	29,739	3,608	55.8	39.3	4.9	61,692	11,967	48,063	25,196
36	Московско-Курская	64,316	нѣтъ	свѣ	дѣ	ній		—	—	—	42,601	21,715	47,332	16,984
37	Орловско-Витебская	59,269	14,724	16,890	9,260	26,069	18,475	24.8	44	31.2	31,533	27,736	23,995	35,274
38	Петербурго-Варшавская	57,822	нѣтъ	свѣ	дѣ	ній		—	—	—	33,051	24,771	52,294	5,528
39	Московско-Брестская	51,379	28,448	—	—	22,931		55.5	44.5		39,886	11,493	39,939	11,440
40	Ландварово-Роменская	22,534	7,712	—	—	14,822		32.8	67.2		17,980	4,554	11,166	11,368
41	Финляндская	22,435	21,350	166	919	1,085	—	95.2	4.8	—	21,516	919	22,269	166
42	Варшавско-Бромбергская	18,797	11,604	955	616	1,571	5,622	61.9	8.3	29.8	12,559	6,238	11,854	6,943
43	Поти-Тифлисская	8,347	8,347	—	—	—	—	100	—	—	8,347	—	8,347	—
44	Новоторжская*	4,064	428	2,560	1,076	3,636	—	10.5	89.5	—	2,988	1,076	1,503	2,561

Въ сторону сильнѣйшаго движенія. (Прямые грузы).

№	Наименованіе дороги.	Названіе направленія перевозки.	Всего перевезено прямыхъ товарн. грузовъ.	Въ томъ числѣ: По внутреннему сообщенію. Отправлено собственными станціями на собственныя.	По прямому сообщенію. Отправлено собственными станціями на другія дороги.	По прямому сообщенію. Принято отъ другихъ дорогъ на собственныя станціи.	По прямому сообщенію. Итого перевезено по прямому сообщенію.	По транзитному сообщенію. Передано съ однихъ чужихъ дорогъ на другія.	Въ процентномъ отношеніи составляютъ грузы: Внутренняго сообщенія.	Прямаго сообщенія.	Транзитнаго сообщенія.	Изъ числа перевезенныхъ грузовъ: Отправлено собственными станціями.	Принято отъ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
			Тысячъ пудовъ.									Тысячъ пудовъ.			
1	2	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
1	Николаевская	Отъ Москвы	69,785	10,187	2,046	49,526	51,572	8,026	14.6	73.9	11.5	12,233	57,552	59,713	10,072
2	Рязанско-Козловская. .	» Козлова	56,108	592	12,471	742	13,213	42,303	1.1	23.5	75.4	13,063	43,045	1,334	54,774
3	Одесская.	Къ Одессѣ	40,533	31,962	—	8,571	8,571	—	78.9	21.1	—	31,962	8,571	40,533	—
4	Московско-Нижегородск.	Отъ Нижняго-Новгор.	44,130	33,187	9,884	1,021	10,905	38	75.2	24.7	0.1	43,071	1,059	34,208	9,922
5	Козлов.-Вор.-Ростовская.	» Козлова	30,362	21,322	2,716	4,090	6,806	2,234	70.2	22.4	7.4	24,038	6,324	25,412	4,950
6	Кіево-Брестская . .	» Кіева	35,777	—	нѣтъ	свѣ	дѣ	ній	—	—	—	19,281	16,496	23,961	11,816
7	Курско-Харьк.-Азовская.	» Ростова	23,647	6,876	7,644	3,188	10,832	5,939	29.1	45.8	25.1	14,520	9,127	10,064	13,583
8	Динабурго-Витебская. .	» Витебска. . . .	31,529	2,741	3,025	1,609	4,634	24,154	8.7	14.7	76.6	5,766	25,763	4,350	27,179
9	Риго-Динабургская. . .	» Динабурга. . . .	26,464	7,289	—	19,175	19,175	—	27.7	72.3	—	7,289	19,175	26,464	—
10	Московско-Ярославская.	» Ярославля . . .	27,437	26,718	626	93	719	—	97.4	2.6	—	27,344	93	26,811	626
11	Рыбинско-Бологовская .	» Рыбинска . . .	24,528	1,131	23,397	—	23,397	—	4.6	95.4	—	24,528	—	1,131	23,397
12	Орловско-Грязская. . .	» Грязей.	23,856	938	6,925	3,533	10,458	12,459	3.9	43.8	52.3	7,863	15,992	4,471	19,385
13	Харьково-Николаевская.	» Харькова . . .	19,736	12,587	3,835	2,735	6,570	579	63.8	33.3	2.4	16,422	3,314	15,322	4,414
14	Курско-Кіевская. . . .	» Курска.	18,233	3,572	9,377	3,922	13,299	1,362	19.6	72.9	7.5	12,949	5,284	7,494	10,739
15	Тамбовско-Саратовская.	» Саратова. . . .	20,455	3,173	17,282	—	17,282	—	15.5	84.5	—	20,455	—	3,173	17,282
16	Грязе-Царицынская. . .	» Царицына . . .	20,561	2,582	17,979	—	17,979	—	12.6	87.4	—	20,561	—	2,582	17,979
17	Балтійская.	» Петербурга. . .	12,869	3,285	113	9,267	9,380	204	25.5	72.9	1.6	3,398	9,471	12,552	317
18	Козловско-Тамбовская .	» Тамбова. . . .	18,992	22	1,707	—	1,707	17,263	0.1	9	90.9	1,729	17,263	22	18,970
19	Варшавско-Тереспольск.	» Тересполя . . .	13,506	4,527	—	8,479	8,479	482	33.6	62.8	3.6	4,527	8,979	13,024	482

Въ сторону сильнѣйшаго движенія. (Прямые грузы).

№	Наименованіе дороги.	Названіе направленія перевозки.	Всего перевезено прямыхъ товарн. грузовъ.	Въ томъ числѣ: По внутреннему сообщенію. Отправлено собственными станціями на собственныя.	Въ томъ числѣ: По прямому сообщенію. Отправлено собственными станціями на другія дороги.	По прямому сообщенію. Принято отъ другихъ дорогъ на собственныя станціи.	По прямому сообщенію. Итого перевезено по прямому сообщенію.	По транзитному сообщенію. Передано съ однихъ чужихъ дорогъ на другія.	Въ процентномъ отношеніи составляютъ грузы: Внутренняго сообщенія.	Прямаго сообщенія.	Транзитнаго сообщенія.	Изъ числа перевезенныхъ грузовъ: Отправлено собственными станціями.	Принято отъ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
			Тысячъ пудовъ.									Тысячъ пудовъ.			
1	2	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
20	Бресто-Граевская. . . .	Отъ Бреста	12,096	1,896	—	10,200	10,200	—	15.7	84.3	—	1,896	10,200	12,096	—
21	Волго-Донская.	» Волги.	11,235	11,235	—	—	—	—	100	—	—	11,235	—	11,235	—
22	Ряжско-Моршанская . .	» Моршанска . . .	9,752	297	8,296	163	8,459	996	3	86.8	10.2	8,593	1,159	460	9,292
23	Либавская.	Къ Либавѣ	7,159	5,703	21	1,423	1,444	12	79.6	20.2	0.2	5,724	1,435	7,126	33
24	Фабр.-Лодзинская. . . .	Отъ Колюшекъ. . . .	8,062	439	—	7,623	7,623	—	5.4	94.6	—	439	7,623	8,062	—
25	Константиновская. . . .	Къ Костантиновкѣ. .	5,606	565	5,041	—	5,041	—	10.1	89.9	—	5,606	—	565	5,041
26	Шуйско-Ивановск. I отд.	Отъ Новки.	4,904	1,723	94	2,627	2,721	460	35.1	55.5	9.4	1,817	3,087	4,350	554
27	Шуйско-Ивановск. II отд.	» Кинешмы	4,764	3,918	846	—	846	—	82.3	17.7	—	4,764	—	3,918	846
28	Лозово-Севастопольская.	» Лозовой.	3,647	2,197	—	1,450	1,450	—	60.2	39.8	—	2,197	1,450	3,647	—
29	Риго-Митавская . . .	Къ Ригѣ	3,048	2,768	—	280	280	—	90.8	9.2	—	2,768	280	3,048	—
30	Риго-Больдерааская . .	Отъ Риги	1,470	1,409	61	—	61	—	95.9	4.1	—	1,470	—	1,409	61
31	Ярославско-Вологодская.	» Ярославля. . . .	1,591	1,347	—	244	244	—	84.7	15.3	—	1,347	244	1,591	—
32	Новгородская.	» Чудова.	1,169	114	—	1,055	1,055	—	9.8	90.2	—	114	1,055	1,169	—
33	Моршан.-Сызранская. .	» Сызрани	1,405	246	1,159	—	1,159	—	17.5	82.5	—	1,405	—	246	1,159
34	Варшавско-Вѣнская . .	Отъ Границы.	40,064	нѣтъ	свѣд.	нѣтъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—
35	Московско-Курская. . .	» Курска	44,423	нѣтъ	свѣд.	нѣтъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—
36	Московско-Брестская. .	» Бреста	31,790	нѣтъ	свѣд.	нѣтъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—
37	Варшавско-Бромбергская	» Ловича	9,705	нѣтъ	свѣд.	нѣтъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—

Въ сторону слабѣйшаго движенія. (Обратные грузы).

№	Наименованіе дороги.	Названіе направленія перевозки.	Всего перевезено обратныхъ товарн. грузовъ.	Въ томъ числѣ: По внутреннему сообщенію. Отправлено собственными станціями на собственныя.	По прямому сообщенію. Отправлено собственными станціями на другія дороги.	По прямому сообщенію. Принято отъ другихъ дорогъ на собственныя станціи.	По прямому сообщенію. Итого перевезено по прямому сообщенію.	По транзитному сообщенію. Передано съ однихъ чужихъ дорогъ на другія.	Въ процентномъ отношеніи составляютъ грузы: Внутренняго сообщенія.	Прямого сообщенія.	Транзитнаго сообщенія.	Изъ числа перевезенныхъ грузовъ: Отправлено собственными станціями.	Принято отъ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
			Тысячъ пудовъ.									Тысячъ пудовъ.			
1	2	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
1	Николаевская	Отъ Петербурга. . .	42,821	28,801	8,385	3,030	11,415	2,605	67.3	26.7	6	37,186	5,635	31,831	10,990
2	Рязанско-Козловская. . .	» Рязани.	10,843	1,027	2,688	1,513	4,201	5,615	9.4	38.8	51.8	3,715	7,128	2,540	8,303
3	Одесская.	» Одессы.	21,043	13,836	7,207	—	7,207	—	65.8	34.2	—	21,043	—	13,836	7,207
4	Московско-Нижегородс.	» Москвы. . . .	12,701	7,720	1,412	3,382	4,794	187	60.8	37.7	1.5	9,132	3,569	11,102	1,599
5	Козл.-Ворон.-Ростовск. .	» Ростова.	22,511	2,524	9,041	2,124	11,165	8,822	11.2	49.6	39.2	11,565	10,946	4,649	17,862
6	Кіево-Брестская. . . .	Къ Кіеву	14,869	нѣтъ	свѣ	дѣ	ній	—	—	—	—	13,476	1,393	6,795	8,074
7	Курск.-Харьк.-Азовск. .	Отъ Курска . . .	22,246	12,102	3,869	5,457	9,326	818	54.5	41.9	3.6	15,971	6,275	17,559	4,687
8	Динабурго-Витебская. .	» Динабурга. . . .	9,949	1,049	75	1,278	1,353	7,548	10.4	13.5	76.1	1,124	8,826	2,327	7,622
9	Риго-Динабургская. . .	» Риги	13,177	3,514	9,663	—	9,663	—	27	73	—	13,177	—	3,514	9,663
10	Московско-Ярославская.	» Москвы. . . .	5,646	5,154	244	248	492	—	91.3	8.7	—	5,398	248	5,402	244
11	Рыбинско-Бологовская	» Бологова	5,239	2,107	—	3,132	3,132	—	40.2	59.8	—	2,107	3,132	5,239	—
12	Орловско-Грязская . . .	» Орла	5,720	288	1,547	1,948	3,495	1,937	5	61.1	33.9	1,835	3,885	2,236	3,484
13	Харьково-Николаевская.	» Николаева. . . .	9,484	6,609	1,536	707	2,243	632	69.6	23.7	6.7	8,145	1,339	7,316	2,168
14	Курско-Кіевская. . . .	» Кіева.	8,286	189	4,371	1,173	5,544	2,553	23	66.9	30.8	4,560	3,726	1,362	6,924
15	Тамбовско-Саратовская .	» Тамбова.	5,728	4,630	—	1,098	1,098	—	80.8	19.2	—	4,630	1,098	5,728	—
16	Грязе-Царицынская. . .	» Грязей	3,357	2,144	—	1,213	1,213	—	63.9	36.1	—	2,144	1,213	3,357	—
17	Балтійская.	» Ревеля	10,162	5,287	4,824	51	4,875	—	52	48	—	10,111	51	5,338	4,824
18	Козловско-Тамбовская. .	» Козлова	3,163	—	80	1,482	1,562	1,601	—	49.4	50.6	80	3,083	1,483	1,680
19	Варшавско-Тереспольск.	» Варшавы. . . .	4,480	1,131	1,953	—	1,953	1,396	27.2	42.5	30.3	3,084	1,396	1,131	3,349

Въ сторону слабѣйшаг … вижения. (Обратные грузы).

№	Наименованіе дороги.	Названіе направленія перевозки.	Всего перевезено обратныхъ товарн. грузовъ.	Въ томъ числѣ: По внутреннему сообщенію. Отправлено собственными станціями на собственныя.	По прямому сообщенію. Отправлено собственными станціями на другія дороги.	…другихъ дорогъ на собственныя станціи.	Итого перевезено по прямому сообщенію.	По транзитному сообщенію. Передано съ однихъ чужихъ дорогъ на другія.	Въ процентномъ отношеніи составляютъ грузы: Внутренняго сообщенія.	Прямаго сообщенія.	Транзитнаго сообщенія.	Изъ числа перевезенныхъ грузовъ: Отправлено собственными станціями.	Принято отъ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
			Тысячъ пудовъ.									Тысячъ пудовъ.			
1	2	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
20	Бресто-Граевская. . . .	Отъ Граева	4,677	1,875	2,802	—	2,802	—	40	60	—	4,677	—	1,875	2,802
21	Волго-Донская.	» Дона	896	896	—	—	—	—	100	—	—	896	—	896	—
22	Ряжско-Моршанская . .	» Ряжска.	1,305	22	3[illegible]	,170	1,206	77	1.7	92.4	5.9	58	1,247	1,192	113
23	Либавская.	» Либавы.	1,688	710	968		968	10	42	57.5	0.5	1,678	10	710	978
24	Фабрично-Лодзинская. .	» Лодзи.	604	—	604	—	604	—	—	100	—	604	—	—	604
25	Константиновская . . .	» Константиновки	1,419	530	—	889	889	—	37.4	62.6	—	530	889	1,419	—
26	Шуйско-Ивановск. I отд.	» Иванова	2,083	165	1,072	525	1,597	321	7.9	76.7	15.4	1,237	846	690	1,393
27	Шуйско-Ивановск. II отд.	» Иванова	776	222	—	554	554	—	28.6	71.4	—	222	554	776	—
28	Лозово-Севастопольская.	Къ Лозовой	1,346	277	1,069	—	1,069	—	20.5	79.5	—	1,346	—	277	1,069
29	Риго-Митавская	» Риги	1,557	858	699	—	699	—	55.1	44.9	—	1,557	—	858	699
30	Риго-Больдерааская. . .	» Гафендама	697	657	—	40	40	—	94.5	5.5	—	657	40	697	—
31	Ярославско-Вологодская.	Отъ Вологды	480	387	93	—	93	—	80.6	19.4	—	480	–	387	93
32	Новгородская	» Новгорода . . .	792	212	580	–	580	—	26.8	73.2	—	792	—	212	580
33	Моршанско-Сызранская	» Моршанска . . .	214	101	—	113	113	—	47.2	52.8	—	101	113	214	—
34	Варшавско-Вѣнская . .	» Варшавы	33,195	нѣтъ	свѣд.	тъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—
35	Московско-Курская. . .	» Москвы.	19,893	нѣтъ	свѣд.	тъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—
36	Московско-Брестская . .	» Москвы.	19,589	нѣтъ	свѣд.	ъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—
37	Варшавско-Бромбергск .	» Прусской гран. .	9,092	нѣтъ	свѣд	ъ	свѣдѣ	ній	—	—	—	—	—	—	—

Таблица IV.

Движеніе хлѣбныхъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1874 году.

№	Наименованіе дорогъ.	Перевезено хлѣбныхъ грузовъ.	Въ томъ числѣ: Отправлено собственными станціями.	Принято съ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
		Тысячъ пудовъ.				
1	2	3	4	5	6	7
1	Московско-Рязанская*. . . .	51,787	3,179	48,608	26,226	25,561
2	Николаевская	50,286	4,076	46,210	40,684	9,602
3	Рязанско-Козловская . . .	46,207	11,338	34,869	1,637	44,570
4	Одесская.	36,529	31,901	4,628	36,219	310
5	Орловско-Витебская. . . .	24,998	7,767	17,231	3,680	21,318
6	Петербургско-Варшавская. .	23,360	7,736	15,624	22,893	467
7	Кіево-Брестская*.	22,783	14,072	8,711	11,205	11,578
8	Динабурго-Витебская*. . .	22,094	1,477	20,617	761	21,333
9	Козлов.-Воронеж.-Ростов. .	20,306	14,656	5,650	7,376	12,930
10	Рыбинско-Бологовская . . .	20,258	20,211	47	528	19,730
11	Московско-Курская.	19,010	14,529	4,481	15,054	3,956
12	Орловско-Грязская.	17,299	8,113	9,186	2,018	15,281
13	Тамбовско-Саратовская*. .	15,857	15,857	—	1,901	13,956
14	Риго-Динабургская.	15,517	1,257	14,260	15,517	—
15	Курско-Харьково-Азовская .	15,371	12,901	2,470	10,568	4,803
16	Козловско-Тамбовская. . . .	15,287	1,330	13,977	3	15,284
17	Ландварово-Роменская. . . .	13,688	12,115	1,573	5,373	8,315
18	Харьково-Николаевская. . .	12,884	12,293	591	9,838	3,046

№	Наименованіе дорогъ.	Перевезено хлѣбныхъ грузовъ.	Въ томъ числѣ: Отправлено собственными станціями.	Принято съ другихъ дорогъ.	Получено собственными станціями.	Передано на другія дороги.
		Тысячъ пудовъ.				
1	2	3	4	5	6	7
19	Курско-Кіевская.	11,856	11,108	748	1,805	10,051
20	Грязе-Царицынская.	10,724	10,709	15	1,890	8,819
21	Московско-Брестская. . . .	10,604	7,338	3,266	3,875	6,729
22	Балтійская.	10,002	1,404	8,598	9,795	207
23	Бресто-Граевская.	9,587	1,170	8,417	9,455	132
24	Московско-Нижегородская. .	9,235	8,122	1,113	5,689	3,546
25	Варшавско-Тереспольская. .	9,024	1,879	7,145	8,952	72
26	Варшавско-Вѣнская.	8,835	8,489	346	8,383	452
27	Ряжско-Моршанская*. . . .	7,776	7,689	87	921	6,855
28	Либавская.	3,575	2,957	618	3,281	294
29	Московско-Ярославская. .	3,249	3,247	2	3,149	100
30	Варшавско-Бромбергская . .	3,006	2,433	573	2,936	70
31	Риго-Митавская*.	2,289	2,193	96	1,993	296
32	Лозово-Севастопольская. . .	2,159	1,863	396	1,831	328
33	Ряжско-Вяземская	2,148	2,123	25	202	1,946
34	Финляндская.	1,838	1,838	—	1,838	—
35	Поти-Тифлисская..	1,654	1,654	—	1,654	—
36	Шуйско-Ивановск. I отд. . .	1,557	482	1,075	1,246	311
37	Риго-Больдерааская	970	970	—	970	—
38	Моршанско-Сызранская. . .	935	935	—	103	832
39	Ярославско-Вологодская. . .	830	744	86	828	2
40	Шуйско-Ивановск. II отд. .	747	658	89	397	350
41	Новоторжская	608	223	385	411	197
42	Фабрично-Лодзинская. . . .	381	1	380	381	—
43	Волго-Донская.	186	186	—	186	—
44	Константиновская.	94	2	92	94	

ПРИМѢЧАНІЯ КЪ ТАБЛИЦАМЪ.

ТАБЛИЦА I.

Валовой доходъ и его факторы на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1874 году.

А. Примѣчанія относительно цѣлой таблицы.

Источникомъ свѣдѣній для таблицы послужили отчеты желѣзныхъ дорогъ за 1874 г. Въ таблицу вошли всѣ дороги, эксплуатировавшіяся въ 1874 году, за исключеніемъ Ливенской узкоколейной, отчета которой за этотъ годъ не было опубликовано.

Графы 1 и 2. Дороги расположены въ таблицѣ по убывающему поверстному доходу, означенному въ графѣ 24.

Графа 3. Въ этой графѣ показана средняя эксплуатаціонная длина дорогъ въ теченіе цѣлаго года. На дорогахъ, вновь открытыхъ или продолженныхъ въ теченіе 1874 года, эксплуатаціонная длина болѣе или менѣе отличается отъ длины дѣйствительной, которая указана въ графѣ 4. Такъ, если въ 1874 году линія въ 100 верстъ эксплуатировалась только въ теченіе 6 мѣсяцевъ, то она принималась въ графѣ 3-й за 50 верстъ.

Графы 6, 11, 14—18, 25, 27, 28 обнимаютъ перевозку частныхъ пассажировъ, равно какъ войскъ и арестантовъ.

Графы 7, 12, 19—23, 26, 29 и 30 касаются исключительно товаровъ, малой скорости, перевозимыхъ попудно и повагонно въ товарныхъ поѣздахъ.

Въ графахъ 7 и 12 показанъ доходъ отъ всѣхъ прочихъ статей перевозки, кромѣ пассажировъ, вмѣстѣ съ воинскими чинами и арестантами, и товаровъ малой скорости, отправляемыхъ по вѣсу. Сюда отно-

сятся: багажъ, товары большой скорости (отправляемые въ пассажирскихъ поѣздахъ), предметы, перевозимые поштучно, грузы самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, и пр.

Въ граф. 9 и 13 показаны разныя статьи дохода желѣзнодорожныхъ обществъ, помимо перевозки грузовъ. Сюда принадлежатъ: сборъ за нагрузку и выгрузку товаровъ, за отдачу въ наемъ подвижнаго состава, доходъ отъ разныхъ арендныхъ статей и пр.

Въ граф. 24—30 поверстные разсчеты произведены не на дѣйствительную, а на среднюю эксплуатаціонную длину дорогъ, означенную въ гр. 3.

В. Примѣчанія относительно отдѣльныхъ дорогъ.

6. **Московско-Нижегородская**. Гр. 5 и 24. Въ общую цифру валоваго дохода не вошла выручка отъ конножелѣзныхъ дорогъ въ Нижнемъ-Новгородѣ, равняющаяся 44.642 р.

10. **Рыбинско-Бологовская**. Гр. 7, 12, 19—23, 26, 29, 30. Въ общей суммѣ перевезенныхъ товаровъ содержится $2^1/_2$ мил. пудовъ общественныхъ грузовъ, которые въ отчетѣ дороги слиты съ прочими.

19. **Петербургско-Варшавская**. Гр. 5 и 24. Въ цифру дохода не включена выручка отъ конножелѣзныхъ дорогъ, равняющаяся 94,724 р.

24. **Харьково-Николаевская**. Гр. 16—18 и 21—23. Въ отчетѣ за 1874 годъ нѣтъ свѣдѣній о пробѣгѣ пассажировъ и грузовъ, равно какъ и о количествѣ пассажироверстъ и пудоверстъ. Мы взяли эти свѣдѣнія изъ отчета 1875 г.

35. **Ландварово-Роменская**. Гр. 3. Къ началу 1874 года находился въ эксплуатаціи участокъ отъ Вилейской станціи до Гомеля длиною въ 455 верстъ; 12 января 1874 года открытъ участокъ отъ Гомеля до Бахмача (184 вер.), а 15 іюля отъ Бахмача до Роменъ (72 вер.).

37. **Финляндская**.—Въ отчетѣ данныя сообщены въ финляндской монетѣ и вѣсѣ. При переводѣ финляндскихъ марокъ въ русскую кредитную валюту мы принимали 1 марку за 30 к., 1 центнеръ за $3._{11}$ пуда.

39. **Новгородская**. Графы 7, 12, 19—23, 26, 29, 30. Въ общую цифру перевезенныхъ товаровъ включено 108 тыс. пуд. общественныхъ грузовъ.

40. **Новоторжская**. Гр. 3-я. До 23 іюня 1874 г. эксплуатировался участокъ отъ Осташкова до Торжка (33 версты); а съ 23 іюня открыта для движенія остальная часть дороги до Ржева, длиною въ 95 верстъ.

41. **Лозово-Севастопольская**. Приводимыя въ таблицѣ данныя обнимаютъ собою время съ 15 ноября 1873 года (дня открытія дороги) по 1 января 1875 года. Гр. 3. До 23 іюня 1874 года движеніе производилось на участкѣ отъ Лозовой до Александровска съ вѣтвью къ Екатеринославлю (208 верстъ); 23 іюня открытъ участокъ отъ Александров-

ска до Мелитополя (105 вер.), а 14 октября—отъ Мелитополя до Симферополя (229 вер.).

13. **Моршанско-Сызранская.** Гр. 3. Дорога открыта 12 октября 1874 года.

14. **Ряжско-Вяземская.** Гр. 3. Дорога открыта на всемъ протяженіи 15 декабря 1874 года, а до тѣхъ поръ эксплуатировался участокъ отъ Ряжска до Скопина (72 вер.).

Итоги и средніе выводы. Гр. 21—23. Итоги выведены безъ Царскосельской дороги, въ отчетѣ которой нѣтъ данныхъ о длинѣ пробѣга товаровъ.

ТАБЛИЦА II.

Измѣненія валоваго дохода и его факторовъ въ десятилѣтіе съ 1865 по 1875 годъ.

Данныя для таблицы взяты: за 1865 годъ изъ „Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ Россіи“, изд. департ. жел. дор. Спб 1867. Отд. II. Табл. Б. и В.; за 1866 г.—изъ того же изданія. Спб. 1869 года. Отд. II. Табл. Г. и Д.; за 1867—1869 г. изъ того же изданія. Спб. 1871 г. Таблицы. Отд. V.: за 1870—1872 г. изъ „Сборника свѣд. о жел. дор. Россіи“, изд. Статистич. Отд. Минист. Пут. Сообщ. Спб. 1875. Отд. III. Табл. XI—XIII.; за 1873 годъ изъ „Сборника статистич. свѣдѣній по эксплуатаціи сорока трехъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1873 годъ“ изд. *И. Г. Фонъ-Дервизъ*; за 1874 годъ изъ предшествующей нашей таблицы.

Къ настоящей таблицѣ примѣняются тѣже примѣчанія, которыя сдѣланы относительно значенія отдѣльныхъ графъ предшествующей таблицы. См. примѣч. къ табл. 1 А.

1865 и 1866 гг. Въ графахъ 21—27 поверстные разсчеты выведены на дѣйствительную сумму дорогъ, вмѣсто принятой эксплуатаціонной, такъ какъ относительно послѣдней не оказалось данныхъ въ „Сборникѣ“.

1873 годъ. Графы 6, 9, 16—20, 23, 26 и 27. Во всѣхъ цифрахъ таблицы относящихся къ товарному движенію за 1873 г., кромѣ товаровъ малой скорости, включены багажъ, товары большой скорости и предметы, перевозимые поштучно, такъ какъ въ „Сборникѣ“ *Фонъ-Дервиза*, изъ котораго мы заимствовали свѣдѣнія за этотъ годъ, всѣ перечисленныя статьи перевозки показаны въ общихъ итогахъ вмѣстѣ.

ТАБЛИЦА III.

Распредѣленіе товарныхъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ за 1874 годъ по мѣстамъ отправленія и назначенія и по направленіямъ перевозки.

А. Примѣчанія относительно цѣлой таблицы.

Настоящая таблица обнимаетъ собою исключительно грузы малой скорости, перевозимые попудно и по вагонно. Источникомъ свѣдѣній для нея послужили отчеты желѣзныхъ дорогъ за 1874 г. Въ таблицу не вошли нѣкоторыя дороги, за отсутствіемъ въ ихъ отчетахъ требуемыхъ свѣдѣній.

Графы 1 и 2. Дороги расположены по убывающему количеству товарныхъ грузовъ, означенному въ гр. 3.

Графы 12 и 14. Для того, чтобы опредѣлить количество грузовъ, отправленныхъ и полученныхъ собственными станціями желѣзныхъ дорогъ, о которомъ въ большей части отчетовъ не имѣется прямыхъ свѣдѣній, мы сначала вычисляли сумму грузовъ, принятыхъ съ другихъ дорогъ, (гр. 13) и переданныхъ на другія дороги (гр. 15), и затѣмъ вычитали эти суммы изъ общаго числа перевезенныхъ товарныхъ грузовъ, приведеннаго въ гр. 3.—Такъ какъ въ настоящей таблицѣ идетъ рѣчь о движеніи грузовъ внутри нашей страны, то на дорогахъ, примыкающихъ къ сухопутной русской границѣ, товары, принятые съ заграничныхъ линій, отнесены къ числу отправленныхъ собственными станціями этихъ дорогъ, а грузы, переданные на заграничныя линіи, включены въ цифру прибывшихъ на собственныя станціи русскихъ пограничныхъ дорогъ. Суммы грузовъ которыя перечислены на этомъ основаніи въ разрядъ товаровъ отправленныхъ и принятыхъ собственными станціями (на дорогахъ Петербурго-Варшавской, Варшавско-Бромбергской, Варшавско-Вѣнской, Бресто-Граевской, Кіево-Брестской и Одесской), указаны на стр. 133 настоящаго сочиненія.

Графа 26 получена чрезъ вычетъ гр. 21 изъ гр. 17.
Графа 28 получена чрезъ вычетъ гр. 29 изъ гр. 17.
Графа 40 получена чрезъ вычетъ гр. 41 изъ гр. 31.
Графа 42 получена чрезъ вычетъ гр 43 изъ гр. 31.

Б. Примѣчанія относительно отдѣльныхъ дорогъ.

1. **Николаевская.** За отсутствіемъ свѣдѣній въ отчетѣ Главнаго Общ. Рос. ж. д. по Николаевской линіи, большая часть цифръ нашей таблицы по этой дорогѣ вычислена на основаніи данныхъ, заключающихся въ особомъ изданіи Главн. Общ. Рос. ж. д. „Статистическія свѣдѣ-

нія о движенія товаровъ по Николаевской желѣзной дорогѣ въ 1874 г. Спб. 1875 г.

Въ граф. 4—8 цифры взяты изъ вышеупомянутаго изданія. Табл. № 1 а. Но къ показанному тамъ количеству грузовъ, перевезенныхъ по внутреннему сообщенію, мы (въ гр. 4) присоединили, а изъ числа грузовъ, принятыхъ отъ другихъ дорогъ (въ гр. 6) отняли 1,266 тыс. пудовъ, полученныхъ Николаевскою желѣзною дорогою отъ Волжско Тверскаго пароходства. Согласно порядку, принятому въ настоящемъ сочиненіи, эти грузы должны быть отнесены къ числу отправленныхъ собственными станціями Николаевской дороги.

Въ граф. 17 и 31 общая сумма прямыхъ и обратныхъ грузовъ показана на основаніи того же источника. Табл. № 1 в. стр. 30.

Графы 18—22 и 32—37. Въ указанномъ выше изданіи есть подробныя свѣдѣнія о товарныхъ сношеніяхъ Николаевской линіи съ каждою изъ дорогъ, съ которыми она находилась въ прямомъ сообщеніи, но нѣтъ данныхъ о томъ, въ какихъ направленіяхъ были перевозимы товары, отправленные на другія дороги и принятые съ другихъ дорогъ. Потому распредѣленіе грузовъ, перевезенныхъ Николаевскою дорогою по прямому сообщенію, на прямые и обратные, намъ пришлось выполнить самимъ на основаніи данныхъ, заключающихся въ томъ же изданіи. Грузы, принятые Николаевскою дорогою съ линій, соприкасающихся съ нею въ конечныхъ ея пунктахъ—Петербургѣ и Москвѣ, равно какъ переданные Николаевскою дорогою на тѣже линіи, распредѣляются по направленіямъ сами собою. Что же касается до дорогъ, примыкающихъ къ Николаевской въ срединѣ ея протяженія, именно: Балтійской, Новгородской, Рыбинско-Бологовской и Новоторжской, то грузы, отправленные ими на Николаевскую дорогу, мы распредѣлили на прямые и обратные смотря по положенію тѣхъ станцій, на которыя назначались эти грузы; а товары, отправленные Николаевскою дорогою на перечисленныя линіи,—смотря по положенію отправлявшихъ станцій.—Такъ, напримѣръ, изъ товаровъ, полученныхъ Николаевскою дорогою съ Рыбинско-Бологовской, мы отнесли къ прямымъ грузамъ тѣ, которые были назначены на станціи Николаевской дороги, расположенныя между Бологовымъ и Петербургомъ, равно какъ на другія дороги, примыкающія къ Николаевской на этомъ участкѣ. Изъ товаровъ же, отправленныхъ Николаевскою дорогою на Рыбинско-Бологовскую, къ прямымъ грузамъ отнесены тѣ, которые поступили съ станцій и дорогъ, расположенныхъ между Бологовымъ и Москвою. Послѣ того, какъ изложеннымъ способомъ было опредѣлено количество прямыхъ и обратныхъ грузовъ, отправленныхъ и принятыхъ Николаевскою дорогою по прямому сообщенію, и кромѣ того, на основаніи свѣдѣній того же изданія, транзитные грузы распредѣлены по направленіямъ,—количество прямыхъ и обратныхъ грузовъ, перевезенныхъ по внутреннему сообщенію, получилось чрезъ простое вычитаніе полученныхъ цифръ изъ

общихъ суммъ прямыхъ и обратныхъ грузовъ, которыя указаны въ графахъ 17 и 31.

2. **Рязанско-Козловская.** Графа 3. Въ числѣ грузовъ, занесенныхъ въ эту графу, кромѣ 66,957 тыс. пудовъ, перевезенныхъ въ 1874 г. по обоимъ направленіямъ, находится еще 1,588 тыс. пудовъ, прошедшихъ дорогу поперекъ и 1,869 тыс. пудовъ, отправленныхъ конечными станціями на примыкающія къ нимъ другія дороги. Обѣ эти категоріи грузовъ не могли быть распредѣлены по направленіямъ перевозки.

Въ гр. 5 включены 1,869 тыс. пуд., отправленныхъ конечными станціями Рязанско-Козловской дороги на другія линіи.

Въ графѣ 8 заключаются между прочимъ 1,588 тыс. пудовъ, которыя прошли дорогу поперекъ.

4. **Московско-Нижегородская.** Свѣдѣнія о распредѣленіи грузовъ по направленіямъ перевозки и о количествѣ прямыхъ и обратныхъ грузовъ, переданныхъ съ Московско-Нижегородской дороги на другія дороги и принятыхъ ею съ другихъ дорогъ, взяты, за отсутствіемъ данныхъ въ отчетѣ Главн. Общ. Рос. ж. д., изъ особаго литографированнаго отчета Московско-Нижегородской дороги за 1874 г.

5. **Козловско-Воронежско-Ростовская.** Гр. 18—29. Въ отчетѣ Козловско-Воронежско-Ростовской дороги полученіе грузовъ не распредѣлено по направленіямъ перевозки. Распредѣленіе, приведенное въ таблицѣ, произведено нами при помощи сопоставленія различныхъ данныхъ, имѣющихся въ отчетѣ. Вотъ эти данныя. Въ направленіи отъ Козлова къ Ростову (въ сторону сильнѣйшаго движенія) получено: съ Рязанско-Козловской дороги для станцій Козловско-Воронежско-Ростовской 2,804 тыс. пуд. и для передачи на другія дороги 2,232 тыс. пуд. (Отч. стр. 23); съ Грязе-Царицынской дороги—для станцій Козловско-Воронежско-Ростовской, расположенныхъ между Грязями и Ростовымъ, 997 тыс. пуд. (Табл. № 29) и для передачи на Курско-Харьковско-Азовскую дорогу $1._8$ тыс. пуд. (Отчетъ стр. 23); съ Орловско-Грязской, для станцій, расположенныхъ между Грязями и Ростовымъ,—289 тыс. пуд. (Табл. № 30). Въ томъ же направленіи отправлено: съ Козловско-Воронежско-Ростовской дороги на Курско-Харьковско-Азовскую 2,483 тыс. пуд. (Отч. стр. 23); съ станцій Козловско-Воронежско-Ростовской дороги, расположенныхъ между Козловымъ и Грязями, на Грязе-Царицынскую дорогу 58 тыс. пудовъ. (Табл. № 33), и на Орловско-Грязскую 175 тыс. пудовъ. (Табл. № 34). Итого по Козловско-Воронежско-Ростовской дорогѣ въ направленіи отъ Козлова къ Ростову: отправлено собственными станціями на другія дороги 2,719 тыс. пуд.; принято отъ другихъ дорогъ на собственныя станціи 4,090 тыс. пуд.; принято съ чужихъ дорогъ для передачи на другія 2,234 тыс. пуд. Остающееся за вычетомъ этихъ цифръ количество грузовъ, перевезенныхъ въ направленіи отъ Козлова къ Ростову, (21,322 тыс. пуд.) представляетъ собою перевозку по внутреннему сообщенію.

Графа 32—43. Въ направленіи отъ Ростова къ Козлову получено. съ другихъ дорогъ для передачи на Рязанско-Козловскую 8,818 тыс. пуд. (Отч. с. 23.); съ Курско-Харьковско-Азовской для передачи на Грязе-Царицынскую и Орловско-Грязскую 4., тыс. пуд. (Тамъ же); съ Курско-Харьковско-Азовской на Козловско-Воронежско-Ростовскую 1.476 тыс. пуд.; съ Грязе-Царицынской на станціи Козловско-Воронежско-Ростовской дороги, расположенныя между Грязями и Козловымъ,— 493 тыс. пуд. (Таблица № 29) и съ Орловско-Грязской на тѣ же станціи 155 тыс. пуд. (Табл. № 30).—Въ томъ же направленіи отправлено: съ Козловско-Воронежско-Ростовской дороги на Рязанско-Козловскую 5,836 тыс. пуд. (Отч. с. 23); съ станцій Козлов.-Вор. Ростовской между Ростовымъ и Грязями на Грязе-Царицынскую 911 тыс. пуд. (Табл. № 33) и на Орловско-Грязскую 2,273 тыс. пуд. (Табл. № 34). Итого въ направленіи отъ Ростова къ Козлову въ сторону слабѣйшаго движенія: отправлено съ собственныхъ станцій на другія дороги 9.041 тыс. пуд.: принято отъ другихъ дорогъ на собственныя станціи 2,124 тыс. пуд.; принято съ чужихъ дорогъ для передачи на другія 8,822 тыс. пудовъ. Остатокъ грузовъ этого направленія 2,524 тыс. пуд.)представляетъ перевозку по внутреннему сообщенію.

6. **Кіево-Брестская.** Графа 3. Общая цифра перевезенныхъ товаровъ показана нами за исключеніемъ багажа, товаровъ большой скорости, воинскихъ и служебныхъ грузовъ, которые въ отчетѣ дороги слиты съ грузами малой скорости.

Графы 12 и 14. Въ число грузовъ, отправленныхъ собственными станціями, включено нами 594 тыс. пуд., полученныхъ Кіево-Брестскою линіей изъ-за границы по прямому сообщенію съ дорогой Карла Людвига, а въ число товаровъ, полученныхъ собственными станціями, включены 9,381 тыс. пуд., переданныхъ на дорогу Карла Людвига.—Количество товаровъ, отправленныхъ и полученныхъ собственными станціями, въ дѣйствительности меньше показаннаго въ отчетѣ, а за нимъ и въ нашей таблицѣ. Дѣло въ томъ, что на конечныхъ станціяхъ Кіево-Брестской дороги, Кіевѣ и Радзивиловѣ, было временно задерживаемо въ 1874 г. значительное количество грузовъ, предназначавшихся для передачи на другія дороги; такіе грузы по отчетности значатся сначала прибывшими на означенныя станціи, а затѣмъ отправленными съ нихъ. Такъ по заявленію отчета (стр. 9) въ Кіевѣ задержано около 3., мил. пуд., назначавшихся на заграничныя дороги, для передѣлки дорожныхъ документовъ на документы заграничнаго сообщенія. Подобная же задержка происходила и въ Радзивиловѣ, чѣмъ и объясняется крупная цифра грузовъ, отправленныхъ этою станціею, которая по вѣдомости № 3 показана въ 7 мил. пуд. Хотя въ отчетѣ и оговоренъ изложенный фактъ задержки грузовъ, но такъ какъ при этомъ не сообщено подробныхъ данныхъ о количествѣ грузовъ, под-

вершихся такой задержкѣ, то мы не сочли возможнымъ сдѣлать соотвѣтствующихъ поправокъ въ цифрахъ графъ 12 и 14 нашей таблицы.

Графы 16 и 30. При распредѣленіи грузовъ Кіево-Брестской дороги на прямые и обратные, направленіе къ Жмеринкѣ соединено въ нашей таблицѣ съ направленіемъ къ Кіеву, а направленіе къ Радзивилову—съ направленіемъ къ Бресту.

Графы 17 и 31. Свѣдѣнія о распредѣленіи грузовъ по направленіямъ перевозки взяты нами изъ таблицы, помѣщенной на стр. 8 отчета; но изъ общей суммы грузовъ каждаго направленія исключены тѣ же разряды, какъ и въ гр. 3.

Графа 27. Изъ общаго числа грузовъ, принятыхъ въ этомъ направленіи съ Одесской и Кіево-Брестской дороги (отч. стр. 10), исключены служебныя перевозки, означенныя въ прил. 7 къ отчету.

7. **Курско-Харьковско-Азовская.** Гр. 18—29 и 32—43. Отчетъ этой дороги, подобно отчету Козловско-Воронежско-Ростовской, не распредѣляетъ прибывшихъ грузовъ по направленіямъ перевозки. Мы восполнили этотъ пробѣлъ на основаніи того же пріема, который изложенъ въ примѣчаніи къ Козловско-Вор.-Ростовской дорогѣ. Количество грузовъ, принятыхъ въ конечныхъ пунктахъ этой дороги съ линій Московско-Курской, Курско-Кіевской и Козловско-Воронежско-Ростовской, какъ для своихъ станцій, такъ и для другихъ дорогъ, взято изъ таблицы, помѣщенной на стран. 16 отчета. Распредѣленіе грузовъ, принятыхъ съ Харьково-Николаевской дороги, по ихъ назначенію на станціи отъ Харькова до Курска и отъ Харькова до Ростова произведено на основаніи таблицы № 22. Подобное же распредѣленіе для грузовъ, принятыхъ съ Лозово-Севастопольской и Константиновской дорогъ, сдѣлано на основаніи таблицъ 21 и 25. Грузы, отправленные на дороги Харьково-Николаевскую, Лозово-Севастопольскую и Константиновскую, распредѣлены по направленіямъ, согласно положенію отправлявшихъ станцій, на основаніи таблицъ 27, 28 и 31.

14. **Курско-Кіевская.** Гр. 18—29 и 32—43. Въ отчетѣ нѣтъ данныхъ о распредѣленіи грузовъ, переданныхъ съ другихъ и на другія дороги, по направленіямъ перевозки. Для линій, примыкающихъ къ Курско-Кіевской дорогѣ въ конечныхъ ея пунктахъ, такое распредѣленіе не представило затрудненія и произведено нами на основаніи свѣдѣній, заключающихся на стр. 13—15 отчета. Что же касается до Ландварово-Роменской дороги, то распредѣленіе принятыхъ съ нея грузовъ по назначенію на станціи Курско-Кіевской дороги, отъ Кіева до Бахмача и отъ Курска до Бахмача, выполнено нами по свѣдѣніямъ таблицы XXII, а распредѣленіе грузовъ, отправленныхъ на Ландварово-Роменскую дорогу, по географическому положенію отправлявшихъ станцій, произведено нами приблизительно, при чемъ былъ принятъ въ основаніе слѣдующій разсчетъ. Изъ вѣдомости XV видно, что съ собственныхъ станцій Курско-Кіевской дороги отправлено на Ландварово-

Роменскую 932 тыс. пуд. и на другія дороги чрезъ ея посредство 478 тыс. пуд., а всего 1,410 тыс. пуд. Главнѣйшая доля этихъ грузовъ, какъ показываетъ таже вѣдомость, состояла изъ разныхъ родовъ хлѣба и муки; хлѣбный же товаръ, какъ видно изъ сопоставленія данныхъ той же вѣдомости, отправлялся почти въ одинаковомъ количествѣ, какъ съ участка Курско-Кіевской дороги, расположеннаго между Кіевомъ и Бахмачемъ, такъ и съ участка между Курскомъ и Бахмачемъ. Потому мы сочли себя вправѣ раздѣлить грузы, отправленные Курско-Кіевскою дорогою на Ландварово-Роменскую, между двумя указанными участками поровну, т.-е. по 705 тыс. пуд. Если при этомъ и окажется погрѣшность, то во всякомъ случаѣ она не можетъ быть очень крупною, при значительности общаго количества грузовъ, переданныхъ въ каждомъ изъ направленій перевозки съ Курско-Кіевской дороги на другія линіи.

19. **Варшавско-Тереспольская.** Гр. 6. Въ отчетѣ Варшавско-Тереспольской дороги показаны грузы, отправленные и полученные по прямому сообщенію съ дорогами Московско-Брестскою и Кіево-Брестскою, но не разработаны прямыя сообщенія съ линіями, лежащими за Варшавой. Изъ отчета не видно, сколько изъ числа грузовъ, прибывшихъ въ Варшаву, передано далѣе на примыкающія дороги; всѣ эти грузы въ отчетѣ, а вслѣдъ за нимъ и въ нашей таблицѣ отнесены къ разряду полученныхъ Варшавою. Погрѣшность въ данномъ случаѣ очевидна, но мы, не могли исправить ея по отсутствію данныхъ въ отчетѣ.

22. **Ряжско-Моршанская.** Гр. 5, 6, 8, 13 и 15. Въ отчетѣ нѣтъ данныхъ о прямыхъ сообщеніяхъ съ другими дорогами. Мы заимствовали свѣдѣнія о грузахъ, перевезенныхъ Ряжско-Моршанскою дорогой по прямому сообщенію съ Моршанско-Сызранскою, изъ отчета этой послѣдней, а о грузахъ, обмѣненныхъ съ Рязанско-Козловскою и Ряжско-Вяземскою дорогами, изъ отчета Рязанско-Козловской.

Графы 16—29 и 30—43. За отсутствіемъ въ отчетѣ свѣдѣній о перевозкѣ грузовъ по направленіямъ, мы разработали этотъ отдѣлъ свѣдѣній на основаніи таблицы (прил. № 4) о постанціонномъ движеніи товаровъ.

29. **Риго-Митавская.** Гр. 16—29 и 30—43. Въ отчетѣ нѣтъ свѣдѣній о прямыхъ сообщеніяхъ съ другими дорогами по направленіямъ перевозки. Эти свѣдѣнія взяты нами изъ отчета Либавской дороги.

34. **Московско-Рязанская.** Гр. 4—15. Въ отчетѣ Московско-Рязанской дороги за 1874 г. не указано, какая доля грузовъ перевезена по внутреннему и какая по прямому и транзитному сообщеніямъ. Но этотъ пробѣлъ оказалось возможнымъ восполнить по свѣдѣніямъ отчета Рязанско-Козловской дороги, въ которомъ значится, сколько изъ числа грузовъ, переданныхъ ею на Московско-Рязанскую, осталось на станціяхъ этой послѣдней и сколько перешло далѣе на другія дороги, а равно опредѣляется, какая доля грузовъ, полученныхъ съ Московско-Рязан-

ской, отправлена станціями послѣдней и какая поступила съ другихъ дорогъ.

14. **Новоторжская**. Гр. 5 и 6. Въ отчетѣ нѣтъ свѣдѣній о грузахъ прямаго сообщенія; эти свѣдѣнія взяты нами изъ изданія Главн. Общ. Рос. ж. д. „Стат. свѣд. о движеніи товаровъ по Николаевской линіи въ 1874 г.“

ТАБЛИЦА IV.

Движеніе хлѣбныхъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1874 году.

А. Примѣчанія относительно цѣлой таблицы.

Таблица составлена по прилагаемымъ къ отчетамъ желѣзныхъ дорогъ вѣдомостямъ о перевозкѣ грузовъ по категоріямъ. Подъ хлѣбными грузами разумѣются въ таблицѣ исключительно разнаго рода зерновые хлѣба и мука, какъ-то: пшеница, рожь, овесъ, ячмень, пшено, горохъ, просо, гречиха и мука разныхъ видовъ. Въ таблицу не вошли картофель, конопля, льняное сѣмя, иногда причисляемые къ хлѣбнымъ грузамъ.

Гр. 2. Дороги расположены по убывающему количеству перевезенныхъ хлѣбныхъ грузовъ.

Гр. 4. Цифры, показывающія отправленіе собственныхъ станцій, получены чрезъ вычитаніе количества хлѣбныхъ грузовъ, принятыхъ отъ другихъ дорогъ (гр. 5) изъ общей суммы перевезенныхъ хлѣбныхъ грузовъ (гр. 3).

Гр. 6. Цифры, показывающія полученіе собственныхъ станцій, получены чрезъ вычитаніе количества хлѣбныхъ грузовъ, переданныхъ на другія дороги (гр. 7) изъ общей суммы перевезенныхъ хлѣбныхъ грузовъ.

Б. Примѣчанія относительно отдѣльныхъ дорогъ.

1. **Московско-Рязанская**. За отсутствіемъ въ отчетѣ Московско-Рязанской дороги свѣдѣній о прямыхъ сообщеніяхъ, количество хлѣбовъ, поступившихъ на Московско-Рязанскую дорогу съ другихъ линій, опредѣлено по отчету Рязанско-Козловской дороги.

7. **Кіево-Брестская**. Количество хлѣбныхъ грузовъ, дѣйствительно отправленныхъ собственными станціями этой дороги, какъ было уже замѣчено въ примѣчаніи къ предшествующей таблицѣ, меньше пока-

заннаго въ отчетѣ. Дѣло въ томъ, что конечныя станціи этой дороги, Кіевъ и Радзивиловъ, задерживали на нѣкоторое время часть чужихъ грузовъ для передѣлки дорожныхъ документовъ, вслѣдствіе чего показывали ихъ сначала въ прибытіи, а потомъ въ отправленіи (отч. стр. 9). По отчету Кіевъ отправилъ хлѣбныхъ грузовъ 2,297 тыс. пудовъ и получилъ 499 тыс. пуд., Радзивиловъ отправилъ 4,432 тыс. пуд. и получилъ 3,908 тыс. пуд. Въ Кіевѣ мы не могли выдѣлить вдвоинѣ показаннаго груза; въ Радзивиловѣ же за цифру собственной его хлѣбной отправки мы приняли разницу между показанными въ отчетѣ суммами отправленныхъ и полученныхъ этою станціею хлѣбныхъ грузовъ, которая равняется (4,432 тыс. пуд. — 3.908 тыс. пуд.) 524 тыс. пудовъ.

8. **Динабурго-Витебская.** Въ отчетѣ нѣтъ свѣдѣній о количествѣ хлѣбныхъ грузовъ, полученныхъ съ другихъ дорогъ и переданныхъ на другія дороги. Такъ какъ Динабурго-Витебская дорога всѣ хлѣба, получаемые съ другихъ линій, принимаетъ въ Витебскѣ, который самъ даетъ ихъ дорогѣ весьма мало, то показанная въ отчетѣ цифра хлѣбныхъ грузовъ, отправленныхъ Витебскомъ, довольно близко подходитъ къ дѣйствительному количеству грузовъ, принятыхъ съ другихъ дорогъ, вслѣдствіе чего мы и сочли возможнымъ, за отсутствіемъ болѣе точныхъ указаній, помѣстить именно ее въ графѣ 5 таблицы. Количество хлѣбныхъ грузовъ, переданныхъ Динабурго-Витебскою дорогою на другія линіи, мы опредѣлили по отчетамъ Риго-Динабургской и Петербурго-Варшавской дорогъ. Изъ отчета Риго-Динабургской дороги видно, что она получила съ Динабурго-Витебской и лежащихъ за Витебскомъ дорогъ разнаго рода хлѣбовъ 14,025 тыс. пуд. Судя по отчету Главн. Общ. Рос. жел. дор. по Петербурго-Варшавской линіи, эта послѣдняя получила съ Динабурго-Витебской и Орловско-Витебской дорогъ хлѣбнаго товара 7,308 тыс. пуд. Итогъ приведенныхъ цифръ и помѣщенъ въ графѣ 7 таблицы.

13. **Тамбовско-Саратовская.** Цифра хлѣбныхъ грузовъ, переданныхъ на другія линіи, за отсутствіемъ данныхъ въ отчетѣ Тамбовско-Саратовской дороги, опредѣлена по отчету Козловско-Та[illegible]ой.

27. **Ряжско-Моршанская.** За отсутствіемъ свѣдѣ[illegible]ъ собственномъ отчетѣ этой дороги, количество хлѣбныхъ грузовъ, переданныхъ на другія линіи, вычислено по отчету Рязанско-Козловской.

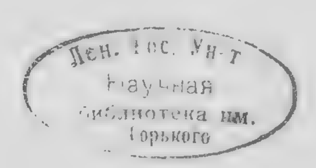
31. **Риго-Митавская.** Количество хлѣбныхъ товаровъ, перевезенныхъ по прямому сообщенію съ другими дорогами, опредѣлено, за отсутствіемъ данныхъ въ отчетѣ Риго-Митавской дороги, по отчету Либавской дороги.

СОДЕРЖАНІЕ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Статистическія таблицы по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

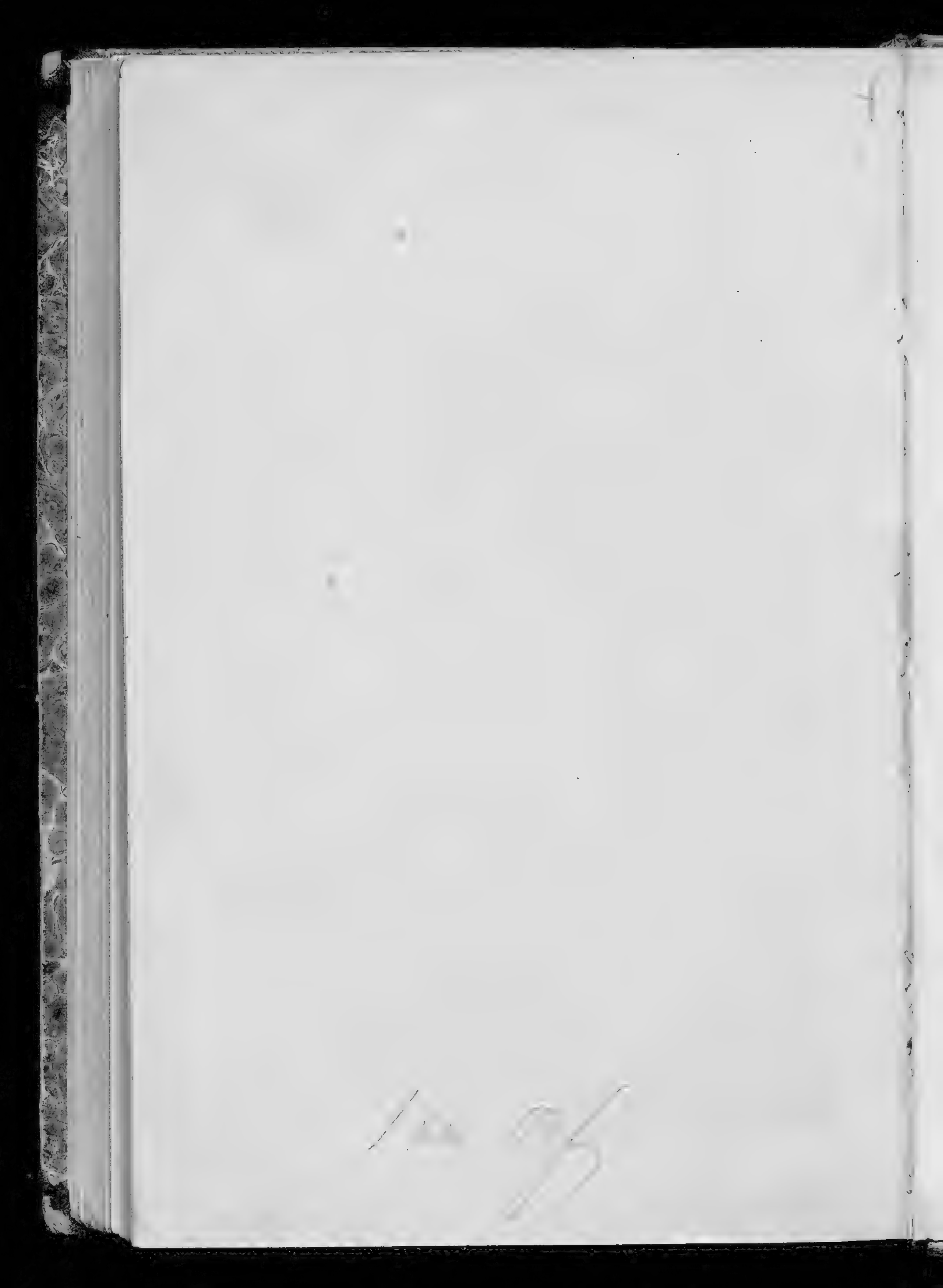
Статистическія таблицы въ текстѣ.



ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Стран.:	Строка:	Напечатано:	Должно быть:
6	11	росту сѣти	росту сѣти,
10	15	въ прошломъ 1876 году	въ 1876 году
17	12	болѣе, чѣмъ на 50%	на 50% и болѣе
—	13	всего одинъ такой случай	также два такихъ случая
26	прим. 30	„Сборники" ф. Дервиза	„Сборникъ" ф. Дервиза
31	прим. 3	Societe	Société
45	4	такъ какъ	а такъ какъ
50	прим. 24	стр. 18	стр. 78
53	прим. 29	Sächsischen	Sächsische
59	15 снизу	Царско-Сельская	Царскосельская
63	11	Отъ Констант. 5,605	Къ Констант. 5,605
—	—	Къ Константин. 1,419	Отъ Константин. 1,419
72	14 снизу	он стантиновкѣ	Константиновкѣ
—	5 снизу	отъ Иванова къ Кинешмѣ	Отъ Кинешмы въ Иванову
83	14	совершенно	совершается
87	23	Германіи	Пруссіи
95	9 снизу	районъ	районовъ
113	3 »	дорогъ	дорогъ,
116	5	Николаевская 13,233	Николаевская 12,233
—	—	32,171	31,831
—	11	Козл.-Вор.-Рост. 24,023	Козл.-Вор.-Рост. 24,038
—	—	26,994	25,412
—	—	4,582	4,649
—	6	Риго-Динабургская 7,331*)	Риго-Динабургская 7,289
—	—	26,506	26,464
—	—	13,224	13,177
—	—	3,561	3,514
—	15	Риго-Больдерааск. 1,536	Риго-Больдерааск 1,470
—	—	686	657
—	—	726	697
—	22	Варшавско-Тересп. 4,548	Варшавско-Тересп. 4,527
—	—	3,207	3,084
—	—	1,254	1,131
117	4	Динабурго-Витеб. 5,785	Динабурго-Витеб. 5,766
—	—	1,177	1,124
—	—	2,381	2,327
—	7	Константиновская 1,219	Константиновская 1,419
139	5 снизу	128 тыс. пуд.	123 тыс. пуд.
147	13	укзаанныхъ	указанныхъ
152	5 снизу	рижскому	Рижскому
182	4	личіе	различіе
184	10	**райнѣ**	**районѣ**
221	2 снизу	Eisenbahn-statistik	Eisenbahn-Statistik
236	4	станціи	станціей
244	18	7,869	7,689
253	5 снизу	Александровъ	Александровскъ
254	9	Въ Орловско-Витебской	На Орловско-Витебской
—	14	Ландварово-Роменскій	Ландварово-Роменской
322	9 снизу	» Риги	Отъ Риги
329	8 »	чрезъ вычетъ гр. 21	чрезъ вычетъ гр. 27

*) Указанныя ошибки въ цифрахъ, относящихся къ Риго-Динабургской, Риго-Больдерааской, Варшавско-Тереспольской и Динабурго-Витебской дорогамъ произошли оттого, что въ напечатанныя суммы грузовъ неправильно включены товары большой скорости. Считаемъ нужнымъ оговорить, что по всѣмъ этимъ дорогамъ дальнѣйшіе поверстные и иные разсчеты сдѣланы уже на основаніи исправленныхъ цифръ.





20


Д II
2736